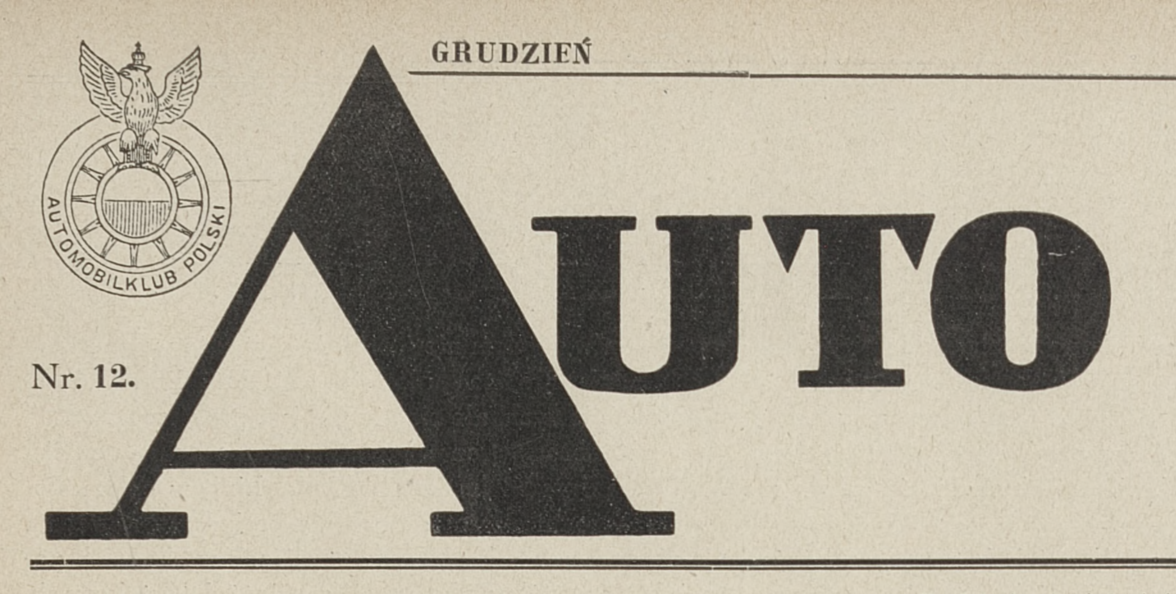
GRUDZIEŃ 1933

Nr. 12.



Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

(Photo Keystone).

Nocny widok Grand-Palais w Paryżu podczas trwania XXVII Salonu Automobilowego.

NIE WIEMY DNIA ANI GODZINY...

Nie potrzeba być wojskowym, aby widzieć, że granice naszego Państwa są wyjątkowo niedogodne. Całkowicie otwarte od strony dwóch naszych najpotężniejszych sąsiadów, którzy, jak dowiodła tego historja, nigdy zbytnio ich nie respektowali, ciągną się one bez jakichkolwiek poważniejszych przeszkód naturalnych na przestrzeni wielu setek kilometrów. Zarówno granica nasza wschodnia, jak i granica zachodnia dają dziesiątki bardzo dogodnych punktów dla wkroczenia nieprzyjaciela. Naród nasz zdecydowany jest bronić granic do ostatniej kropli krwi i bronić ich święcie będzie. Ale czy obroni? Czy przeszkodzi wtargnięciu nieprzyjaciela wgłąb swego terytorjum? Wiemy, że dla powstrzymania wroga na granicy istnieją dwa sposoby. Albo fortyfikować całą granicę, tak jak to czyni obecnie Francja i Belgja, albo też liczyć na liczebność, bitność i ruchliwość własnej armji, która na wszystkich zagrożonych punktach da w otwartem polu odpór nieprzyjacielowi, tak jak leży to narazie w planach dowództwa niemieckiego. Niestety pierwszy sposób obrony granic, jest dla nas niedostępny. Nie jest do pomyślenia budowa ciągłych fortyfikacji na takiej długości, jaką wynoszą nasze granice. Potrzebaby na to kilku pokoleń no i zawrotnych wprost sum. Nasze kilkutysiącznokilometrowe granice muszą pozostać otwarte, gdyż nie jest w naszej mocy zamknąć je fortyfikacjami. Pozostają więc dla obrony granic jedynie piersi naszych żołnierzy. Wiemy, że przy duchu poświęcenia, który ich ożywia, będą to potężne fortece — ale czy będą one dosyć liczne, aby na wszystkich zagrożonych punktach (a nie łudźmy się — punktów tych będzie bardzo wiele) zagrodzić drogę nieprzyjacielowi? Na frontach tej długości, co wynoszą nasze granice zachodnia i wschodnia potrzebna byłaby wielesettysięczna, jeśli nie miljonowa armja, a tej przecie w początkach wojny mieć jeszcze nie będziemy. Nie dość więc jeszcze liczna nasza armja, będzie musiała być w ciągłym ruchu, będzie musiała się dwoić, troić powielać aby wszędzie — na każdym zagrożonym punkcie, zagrodzić drogę nieprzyjacielowi. No i wtedy na pierwszy plan wysunie się kwestja linji komunikacyjnych i środków transportowych. Wszystko zależeć wtedy będzie od sprawności kolei i od stanu dróg, no i oczywiście od ilości taboru kolejowego i drogowego, którą dysponować będzie nasza armja. Jeżeli chodzi o linje kolejowe, to niestety pod tym względem nie jesteśmy zbyt suto wyposażeni. Zachodnia granica przecięta jest dość liczną siecią linji kolejowych, ale sieć ta nie jest przystosowana do potrzeb obrony granic, gdyż budowana była w czasie, gdy granic tych jeszcze nie było. Linji w całem słowa znaczeniu strategicznych nie posiadamy nawet na granicach zachodnich, a na granicach wschodnich posiadamy wogóle znikomą wprost ilość dróg żelaznych, jeszcze słabiej przystosowanych do masowego przewozu wojska, gdyż linje te są przeważnie jednotorowe i posiadają bardzo słabo rozbudowane stacje. Na zbudowanie w krótkim czasie potrzebnej dla obrony granic strategicznej sieci kolejowe liczyć nie możemy, gdyż wymagałoby to wydatkowanie znowu olbrzymich sum, któreby się narazie w czasie pokoju nie rentowały.

Cały więc ciężar przerzucania wzdłuż naszych granic armji obronnej spoczywać musi w naszych warunkach na kołowych środkach transportowych. Jeżeli teraz chodzi o drogi, to znowu na zachodnich granicach posiadamy sieć ich mniej więcej wystarczającą i ostatecznie w stanie jeszcze znośnym. Na granicach wschodnich sytuacja pod tym względem jest rozpaczliwa, gdyż dróg bitych wogóle tam nie mamy, i, jak wiadomo, na wielu odcinkach ruch kołowy, zwłaszcza motorowy, przez pół roku bezmała jest tam niemożliwy. Obszerne połacie okolic nadgranicznych przedstawiają jedne wielkie bagniska, które, jeżeli nawet stanowią dla nieprzyjaciela pewną przeszkodę naturalną, to jednak większą jeszcze przeszkodę stanowią dla nas samych, gdy chodzi o przerzucanie armji wzdłuż granic. Armja więc nasza, dążąc z jednego na drugi zagrożony odcinek, przebywać będzie musiała ogromne wprost przestrzenie, omijając bagna, przez które nie prowadzą żadne drogi. No i wtedy skuteczność akcji obronnej zależeć będzie całkowicie od ilości szybkich środków transportowych, któremi dysponować będzie nasza armja, jednem słowem od liczebności naszego taboru samochodowego. Jeżeli państwo posiadające tak wspaniale rozbudowaną sieć dróg żelaznych, zwłaszcza strategicznych, co Niemcy, uważa, że rolę kapitalną w przyszłej wojnie odegrać musi samochód i usilnie dąży zarówno do zmotoryzowania armji, jak i do zapewnienia sobie na wypadek wojny dostatecznych rezerw taboru samochodowego, to o ileż bardziej imperatywną jest dla nas ta konieczność posiadania dostatecznej ilości samochodów! Nie dyspo-

nując dostateczną ilością strategicznych linji kolejowych, musimy bezwzględnie zbudować na tych odcinkach naszych granic tam, gdzie jeszcze ich niema, strategiczne drogi bite i zapewnić armji na wypadek wojny odpowiednio liczny tabor samochodowy, jednem słowem wykonać ten program, którego propagowaniem zajmują się nasze Kluby Automobilowe.

Można się spierać o to czy w naszych warunkach jest celowem zmotoryzowanie armji. Kwestję tę zdecydują specjaliści i jesteśmy pewni, że w razie, jeżeli uznają to oni za konieczne, armja nasza pomimo wszystkich trudności zostanie zmotoryzowaną. Niezależnie jednak od zmotoryzowania armji, t. j. zastąpienia w niej zwierzęcej siły pociągowej przez siłę motorową, istnieje sprawa zorganizowania w czasie wojny szybkich masowych transportów, do których powszechnie wszytkie armje używają środków i taboru cywilnego, to jest taboru służącego w czasie pokoju do potrzeb ludności cywilnej. Wszystkie więc armje świata dążą do zapewnienia sobie jaknajliczniejszych rezerw mobilizacyjnych nietylko w materjale ludzkim, nietylko w przedmiotach zaopatrzenia armji, nietylko w materjale bojowym, ale również i w środkach transportowych. Sprawa zapewnienia sobie na wypadek wojny odpowiednio licznych środków transportowych jest jedną z większych trosk sztabów generalnych, gdyż wojna współczesna prowadzona będzie za pomocą bardzo licznych armji, używających niesłychanych ilości środków zaopatrzenia i materjału bojowego, które trzeba będzie dostarczyć z matematyczną regularnością walczącemu wojsku. No a pozatem w naszych warunkach góruje nad wszystkiem, jak wspomnieliśmy, sprawa szybkiego przerzucania walczącej armji na zagrożone odcinki, względnie dosyłania jej rezerw. Ponieważ wykluczonem jest, aby wojsko mogło utrzymywać w czasie pokoju dostatecznie licznych rezerw środków transportowych, czy to zwierzęcych, czy też motorowych, gdyż jedne i drugie nawet w bezczynności zużywają się i niszczą, a ponadto, jeżeli chodzi o sprzęt motorowy, to staje się on z biegiem czasu przestarzały w stosunku do coraz wyższych wymagań, wynikających z postępu techniki, przeto w układzie dzisiejszych stosunków rezerwy te utrzymuje ludność cywilna, wojsko natomiast ma je tylko w ewidencji, z tem że w razie wojennej potrzeby zabiera je do użytku. Wiemy z jaką troską stara się i nasze wojsko o zapewnienie sobie na wypadek wojny dostatecznej rezerwy koni, wozów i t. d.

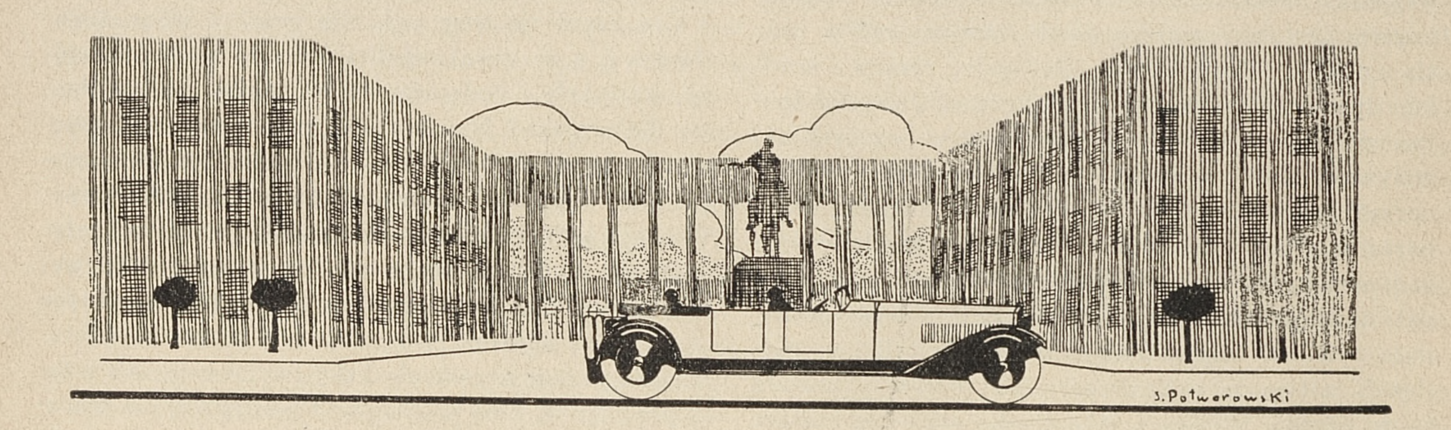
Wojsko nasze posiada również w ewidencji wszystkie cywilne samochody. Wiemy dobrze, że przywiązuje ono bardzo dużą wagę do liczebności i jakości prywatnego taboru samochodowego, gdyż będąc narazie jeszcze słabo zaopatrzone w motorowe środki transportowe, tembardziej liczyć ono musi na rezerwy mobilizacyjne. Jakżeż jednak niestety ubogie są te rezerwy! Ostatnia statystyka (z lipca r. b.) podaje 25.796 samochodów w całej Polsce. W tym samym dniu Niemcy posiadały 677.499 samochodów przy ogólnej ilości pojazdów mechanicznych 1.562.823 (u nas ogólna ilość pojazdów mechanicznych — 35,320). Co do ilości pojazdów mechanicznych u naszego wschodniego sąsiada to dokładna ich statystyka nie jest znaną. Wystarczy jednakże wspomnieć, że w roku bieżącym wyprodukowano w U. S. S. R. przeszło 30.000 samochodów, które wszystkie, oczywiście ulokowano na rynku wewnętrznym. Przyrost więc taborru samochodowego w U. S. S. R. wyniósł w jednym tylko roku więcej niż cały tabor samochodowy Polski. Stan ilościowy samochodów ciężarowych (które najbardziej interesują wojskowość) wynosi w tym czasie w Niemczech — 155.290 gdy w Polsce tylko — 5474 — to znaczy, że dwukrotnie tylko większe (pod względem stanu ludności) Niemcy posiadały aż 30 razy więcej samochodów ciężarowych.

Jeżeli chodzi o stan jakościowy naszego taboru samochodowego, to pod tym względem sytuacja jest jeszcze rozpaczliwsza. Nie jest przesadą jeśli powiemy, że 75% zmobilizowanych w razie wojny samochodów nie wytrzyma już służby wojennej dłużej niż 3 miesiące. A z tej ilości 25 tysięcy samochodów wiele wogóle będzie mogło być zmobilizowanych — wiele wogóle będzie mogło dojechać na komisję? Mamy wrażenie, że bardzo niewiele. W każdym razie ilość zmobilizowanych samochodów nie będzie w żadnym zupełnie stosunku do potrzeb naszej armji.

Czy czyni się więc coś, aby cywilny tabor samochodowy, a rezerwa mobilizacyjna na wypadek wojny, wzrastała i podnosiła się w jakości i przydatności dla wojska? Niestety — czyni się wprost przeciwnie, czyni się wszystko aby cywilny tabor samochodowy topniał ilościowo i kurczył się jakościowo. W kraju jednym z najbiedniejszych na świecie, jeżeli chodzi o dochód społeczny i o zamożność obywateli, samochód, dzięki samobójczej wprost polityce cłowej, jest najdroższym na świecie. Stworzono skromniutki przemysł samochodowy (wojskowy), ale z taką przesłanką, żeby produkować bynajmniej nie znacznie taniej, niż wypada samochód importowany, ale tylko nie drożej, niż kosztuje ten ostatni. I w rezultacie krajowy nasz przemysł samochodowy produkuje znikome ilości na bieżące potrzeby wojska no i jeszcze bardziej znikome ilości na użytek prywatny, t. j. na rezerwę mobilizacyjną.

A dalej swoista znowu polityka podatkowa i kartelowo-exportowa, która w wyniku daje najwyższe prawie na świecie koszty utrzymania samochodu. Zamiast premji i ulg, któreby zachęcały ludność do nabywania samochodów, jak np. w Niemczech, wielkie ciężary (fundusz drogowy) i niesłychanie wrogie ustosunkowywanie się władz do posiadaczy samochodów. I t. d. i t. d. na każdym kroku tylko jakby umyślna a złośliwa akcja, aby uniemożliwić ludności nabywanie samochodu, aby nie dopuścić do utworzenia rezerw mobilizacyjnych taboru samochodowego.

Wracając do naszego przemysłu samochodowego, to rozumiemy doskonale, że wobec zupełnej inercji inicjatywy prywatnej, fabrykacji samochodów podjęło się wojsko. Nie uważamy tego bynajmniej w tym wypadku za objaw etatyzmu, gdyż jak mówiliśmy, wojsko jest w najwyższym stopniu zainteresowane w istnieniu krajowego przemysłu samochodowego. Wybrało ono jedyną drogę jaka była, aby kraj nasz posiadł wreszcie ten przemysł. I rozumiemy również doskonale, że produkcja samochodów w naszych warunkach nie może być tak tanią, jak produkcja wielkich wytwórni zagranicznych. Ale z drugiej strony jest też pewnikiem, że cena samochodu w Polsce musi być dostosowaną do siły nabywczej ludności i że nie jest żadnem wyjściem z punktu widzenia wojskowego dawać tej ludności samochodzik malutki w tym celu aby był on tani. Dla podtrzymania słabego jeszcze przemysłu samochodowego w Polsce znaleźć się muszą inne środki niż uniedostępnianie ludności nabywania normalnych samochodów fabrykacji zagranicznej, gdyż godzi to w najżywotniejsze interesy obrony kraju. Dopóki kraj nasz nie posiada dostatecznie wielkiej rezerwy mobilizacyjnej i dopóki przemysł samochodowy polski nie jest w stanie produkować samochodów równie tanio, co przemysł zagraniczny, jest wysoce ryzykownem praktycznie zamykać granice dla importu samochodów i sztucznie podnosić cenę samochodów na rynku polskim. Ze względu na obronę kraju jest pierwszą koniecznością posiadanie w nim potrzebnej ilości samochodów a niewpuszczanie samochodów fabrykacji zagranicznej dla stworzenia luźnego rynku zbytu dla przyszłej produkcji krajowej, jest conajmniej szaleńczą nieopatrznością. Nie wiemy dnia ani godziny, gdy przyjdzie nam chwycić za broń i jeżeli uważamy za konieczne posiadanie na tę ewentualność każdej chwili gotowych rezerw ludzi i broni, to również posiadać musimy gotowe rezerwy szybkich środków transportowych. Dziś znajdujemy się pod tym względem w sytuacji niemal katastrofalnej, a cała nasza polityka w stosunku do samochodu sytuację tę pogarsza. W naszem zrozumieniu bardzo złą przysługę oddają naszemu Państwu wszyscy ci, którzy wysoce lekkomyślnemi zarządzeniami wpływają na ograniczenie polskiego taboru samochodowego i tem samem utrzymują Polskę w stanie niższości w stosunku do naszych sąsiadów. Nie wiemy bowiem dnia ani godziny...



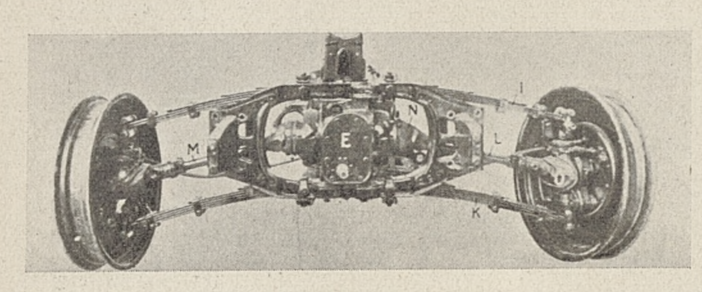


Ogólny widok XXVII-go Salonu Paryskiego. (Photo Keystone).

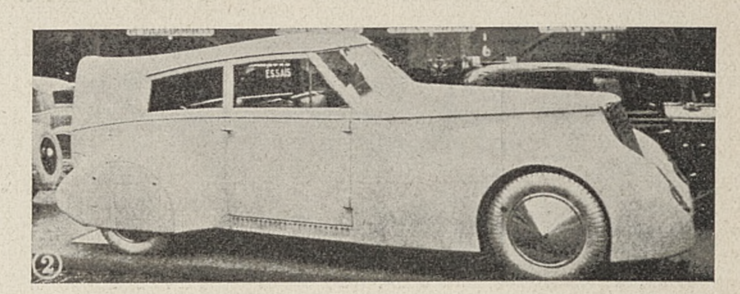
XXVII-y PARYSKI SALON AUTOMOBILOWY.

Tegoroczny Paryski Salon Automobilowy, który trwał od 5 do 15 października był 27-ym z kolei i jak zawsze znajdował się w Grand-Palais. W tym roku jednakże powrócono do zarzuconego od lat kilku zgrupowania na jednej wystawie samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli i rowerów. Umożliwione to zostało mniejszą niż w inne lata ilością wystawców. Pomimo to jednakże tegoroczny Salon Paryski osiągnął nie mniejszy niż w innych latach a nawet jeszcze większy sukces, który zwykło się mierzyć ilością sprzedanych biletów wejścia. Pod tym względem wszystkie dawniejsze rekordy zostały w tym roku pobite. Również o ile chodzi o ilość dokonanych tranzakcji to wystawcy i fabrykanci są naogół bardzo zadowoleni. Ogólne zdanie jest takie, że w przemyśle samochodowym kryzys bezwzględnie już się kończy, a w każdym razie — że rozsądnie obmyślone przez przemysł samochodowy środki doprowadziły w tej branży do odprężenia i do opanowania trudności. Wprawdzie roczny przyrost ilości samochodów we Francji był w tym roku mniejszy niż w innych latach, jednakże ogólnie przypisują to zjawisko wyłącznie nadmiernemu i co roku wyższemu obciążeniu samochodów i materjałów pędnych podatkami i przeróżnemi opłatami. Przemysł samochodowy francuski patrzy pomimo to z ufnością w przyszłość, dążąc do coraz to większej doskonałości technicznej i do coraz to większego uprzystępnienia samochodu jaknajszerszym masom.

Nas tu w pierwszym rzędzie interesują techniczne tendencje Salonu Paryskiego. Pod tym względem Salon tegoroczny nie przyniósł żadnych rewelacji jak zresztą i poprzednie od lat kilku salony. Dawniej już zarysowane tendencje w budowie samochodu zaakcentowały się w tym roku jeszcze dobitniej, ale żadnych nowych rewolucyjnych pomysłów w tym roku nie było. Pod tym względem Salon tegoroczny był jeszcze uboższy niż salon zeszłoroczny, który bądź co bądź przyniósł sensacyjną nowość — superbalony. Jak zauważyliśmy to już w zeszłym roku w sprawozdaniu z 26 Salonu, epoka rewolucyjnych i niespodziewanych wynalazków i nowości w samochodzie minęła. Konstrukcja samochodu znalazła się, jak określił to p. Baudry de Saunier w „Omnia" na rów-



„Przedni most" samochodu „soupertraction" Rosengart.

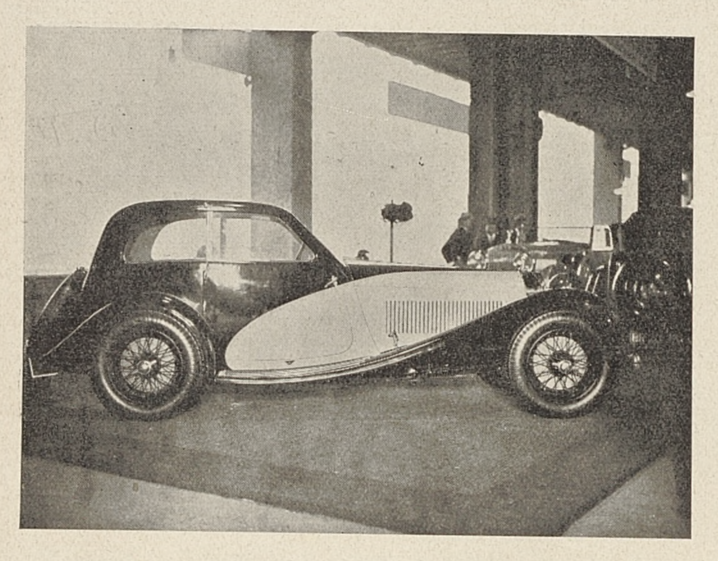


Samochód z karoserją aerodynamiczną 8 cyl. Chenard et Walcker.

ninie („Le palier") Technika samochodowa w tej chwili nie szuka już podstawowych nowych rozwiązań, lecz jedynie opracowuje w celu uprzystępnienia i popularyzacji, wprowadzając je do seryjnej produkcji, pomysłowe wynalazki lat ostatnich. Dotyczą one w głównej mierze wszystkiego tego co może uczynić prowadzenie samochodu przyjemniejszem i łatwiejszem. Są to więc przedewszystkiem ulepszenia w skrzynce przekładniowej i w transmisji, w zawieszeniu i w rozruszaniu silnika. Prace nad osiągnięciem większej wydajności samochodu nie zostały jeszcze poniechane, ale narazie po doprowadzeniu silników do niebywałej ilości obrotów, co najlepiej ilustruje sugestywna tabelka zestawiona przez p. Faroux w „La vie automobile":

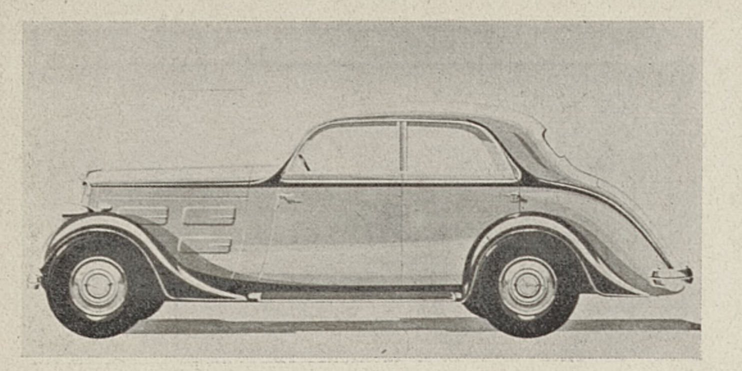
Salon roku	Przec. sprężenie	Przec. ilość obrotów
1928	4,76	2780
1929	5,01	2975
1930	5,15	3100
1931	5,31	3260
1932	5,48	3340
1933	5,72	3560

uwaga konstruktorów przeniosła się na zmniejszenie ogólnej wagi samochodu i na nadanie nadwoziu racjonalnej linji najmniejszego oporu powietrzu.

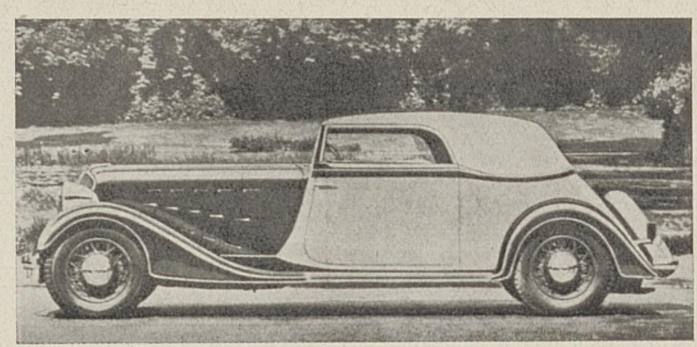


(Photo Associated Press)
Samochód Alfa Romeo z karoserją aerodynamiczną.

Pierwszy z tych postulatów można było w czyn wprowadzić po uprzedniem dokonaniu znacznych ulepszeń w zawieszeniu, gdyż ze względu na trwałość samochodu i na wygodę pasażerów nie można bezkarnie zmniejszać wagi samochodu, jeżeli nie posiada on świetnego zawieszenia. Niezależne resorowanie kół dopiero rozwiązało ręce konstruktorom, dając im możność znacznego obniżenia wagi łącznej samochodu, a przez to osiągania znacznie wyższej wydajności. Jak zaznacza p. A. Caputo w „Omnia" osiąganie szybkości wyższej ponad 100 km na godz. w warunkach normalnego używania samochodu jest właściwie bezcelowem. Chodzi właściwie przy normalnej jeździe o osiąganie wysokich przeciętnych, a te najłatwiej można uzyskać jeżeli samochód posiada duży zryw. Im stosunek wagi samochodu do jego efektywnej mocy jest mniejszy tem większy posiada on zryw i dla tego niesłychanie ważnem jest obniżeni obciążenia na każdy KM. W tej chwili w normalnym samochodzie przeciętne obciążenie na każdy efektywny KM wynosi około 30 kg. lecz ostatnie prace konstruktorów dały w wyniku obniżenie przeciętnego obciążenia do 25 kg. a nawet jeszcze niżej. Widać z tego jak genjalnym konstruktorem był Ford, gdy w swoim pierwszym modelu osiągnął już w czasach, gdy nikt jeszcze do tego nie przywiązywał większej wagi, niesłychanie korzystny stosunek wagi do mocy efektywnej, i tem nadał kierunek całemu amerykańskiemu przemysłowi samochodowemu, który zawsze już w swoich wyrobach uparcie trzymał się tej zasady — małego obciążenia na jednostkę mocy. Obecnie i przemysł europejski zaczyna uznawać słuszność tej zasady, oczywiście, jak zaznaczyliśmy, po dokonaniu zasadniczych ulepszeń w zawieszeniu. W Salonie tegorocznym uderzała duża ilość rozwiązań niezależnego zawieszania i stosowanie tego systemu przez szereg wielkich wytwórni. A więc rozwiązania te stosują: Delage, Talbot, Berliet, Chenard i Walcker, Delahaye, Mathis, Voisin — dla przednich kół a Derby i Rosengart dla wszystkich 4 kół. Ogólną uwagę zwracało zwłaszcza rozwiązanie Mathis'a, który powrócił do zapomnianego systemu wykorzystania elastyczności skręcanych drążków, oraz Rosen-



Samochód Peugeot 301 — Berlina earodynamiczna.

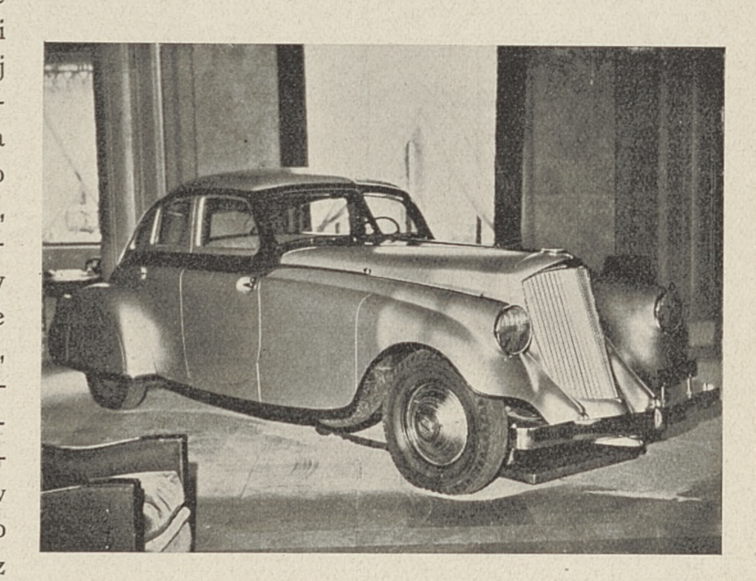


Samochód Renault „Reinasport".

garta, który niezależne zawieszenie połączył z napędem na przednie koła. (Ciekawe rozwiązania niezależnego zawieszenia omówimy w oddzielnym artykule w ciągu r. 1934).

Jednocześnie z ulepszeniami w dziedzinie zawieszenia, mającemi w konsekwencji wielkie znaczenie dla problemu obniżenia stosunku wagi do mocy efektywnej, baczną uwagę poświęcili konstruktorzy racjonalnej formie nadwozia. Zmniejszenie bowiem oporu powietrza, jest równoznaczne ze zwiększeniem przy tej samej mocy szybkości samochodu a co za tem idzie i jego wydajności, t. j. z obniżeniem zużycia materjału pędnego. Sprawa ta już od dłuższego czasu zaprzątała umysły konstruktorów i pamiętamy z poprzednich wystaw samochodowych szereg sporadycznych rozwiązań karoserji aerodynamicznej, niestety grzeszących najczęściej pod względem estetycznym i kwalifikowanych jako „cudaczne". Możliwe, że w nieprzychylnem przyjęciu jakiego doznały te rozwiązania od publiczności największą rolę odegrało nieprzygotowanie jej jeszcze do nowych koncepcji estetycznych, gdyż w dziedzinie estetyki i nowych form, czyli w tem co nazywamy modą, musi zawsze dokonać się przygotowanie wzrokowe publiczności do nowych koncepcji i stopniowe otrzaskanie się jej z wykraczającemi z dotychczasowego szablonu formami. Trzeba przyznać, że ewolucja form nadwozia w kierunku „aerodynamicznym" odbywała się bardzo stopniowo już od paru lat. Ciągłe obniżanie nadwozia, zaokrąglanie jego linji, stałe, coraz większe, nachylanie chłodnicy, coraz większe rozwijanie błotników i t. d. wszystko to było konsekwentne, choć może podświadome dążenie do karoserji „aerodynamicznej", t. j. karoserji w linjach przypominającej pocisk lub sterowiec. W tym roku wreszcie karoserja aerodynamiczna zupełnie już otwarcie przyoblekła znaczną większość wystawionych w Salonie Paryskim samochodów i naogół, można powiedzieć, bardzo się podobała. To też zaznaczyć na jej dobro należy, że wyszedłszy z konsekwentnych prac i poszukiwań uniknęła ona przesady i ekscentryczności, charakteryzującej zwykle improwizacje zapalonych pionierów nowych idei. W każdym razie karoserja aerodynamiczna przy prawidłowem jej rozwiązaniu daje możność zaoszczędzenia przy szybkości 100 km. na godz. od 25 do 30% paliwa. Nie ulega jednak wątpliwości, że w tym kierunku jest wiele jeszcze do zrobienia, chociażby z odbudowaniem spodu samochodu, który wbrew temu co sądzi wielu laików, stawia bardzo znaczny opór powietrzu. W tegorocznym Salonie Paryskim zwracały na siebie powszechną uwagę samochody Chenard-Walcker ze świetnie narysowanemi nadwoziami aerodynamicznemi w czem zresztą firma ta celuje, gdyż pierwsza ona wprowadziła jak przypominają to sobie nasi Czytelnicy, racjonalnie rozwiązaną karoserję aerodynamiczną w swoim wyścigowym „Tanku". Również Renault Bugatti, Voisin i Panhard dali w tym dziale rzeczy śmiałe, choć nie pozbawione wysokich walorów estetycznych.

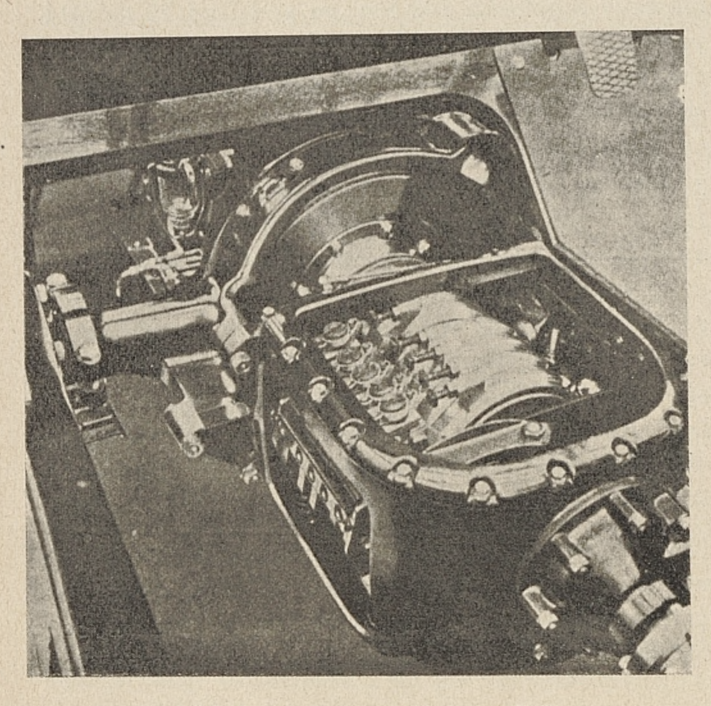
W tegorocznym Salonie Paryskim uwydatniła się w dalszym ciągu tendencja do nawrotu do silnika czterocylindrowego. Tłomaczy się to znowu bezsprzecznemi zaletami silnika tego typu, jego prostotą



(Photo Associated—Press)

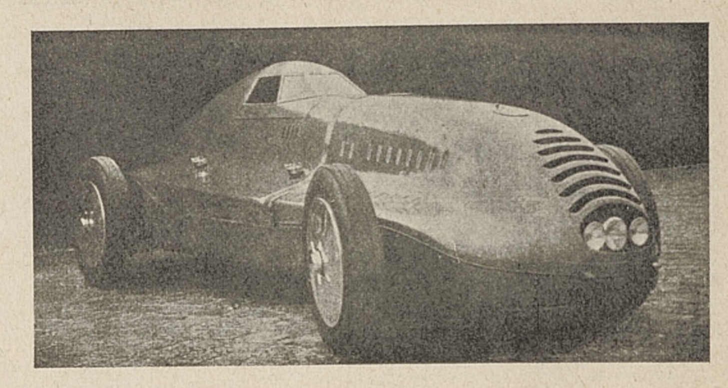
Samochód Pierce-Arrow 12 cylindrów 175 KM. „Silver-Arrow" z karoserją aerodynamiczną.

i małą czułością na zasilanie a przedewszystkiem jego tanością, która czyni go najodpowiedniejszym silnikiem w samochodach popularnych. Ale bezpośrednią przyczyną nawrotu do tego typu silnika były znowu dokonane w ostatnich latach ulepszenia nietylko w budowie samego silnika, ale przedewszystkiem w zawieszeniu go na podwoziu. Elastyczne zawieszenie silnika, które zostało już obecnie powszechnie przyjętem przez wszystkie wytwórnie i usunięcie przez to wibracji, które silnik ten udzielał podwoziu zdecydowało o odzyskaniu przez niego powodzenia i sympatji nabywców. Z innych ulepszeń, które jak dowiódł tego obecny Salon Paryski, powszechnie już zostały przyjęte, wymienić należy ramy o zamkniętym przekroju względnie w inny sposób mocno usztywnione, zasilanie silnika za pomocą pompy benzynowej, gaźniki rozrusznikowe (starter) i opony superbalonowe.



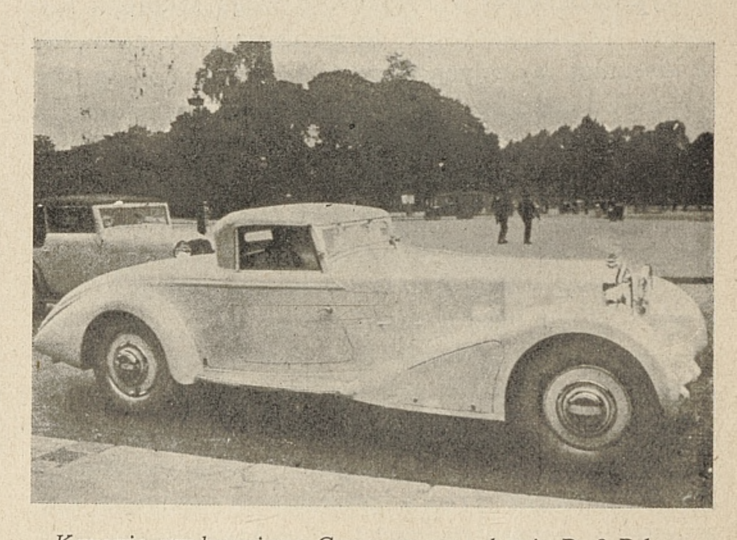
Preselekcyjna skrzynka przekładniowa Wilsona.

Nowe pomysły w dziedzinie transmisji, t. j. sprzęgieł i zmiany biegów nie zyskały sobie jeszcze tak powszechnego prawa obywatelstwa co wyżej wymienione ulepszenia. Chodzi bowiem o to, czy wszystkie te pomysły są rzeczywiście prawdziwemi ulepszeniami? Jak podnosi to w „Omnia" p. Baudry de Saunier nie każde pomysłowe nowe rozwiązanie istniejącego organu, czy mechanizmu musi być koniecznie ulepszeniem. Wszystkie te nowe pomysły są szalenie skomplikowane, a każde skomplikowanie znaczy koszt, a więc wydatek, znaczy wagę, a więc wydatek, znaczy kruchość i łatwość psucia się, a więc znowu wydatek. I zapytuje p. Baudry de Saunier czy jesteśmy naprawdę tak pewni, że wszystkie nowe „ulepszenia" są rzeczywiście ulepszeniami? Czyż nie jest bardziej prostem nauczyć się włączać prawidłowo biegi klasycznej skrzynki przekładniowej, niż pozostać niezręcznym i płacić za to niesłychanem skomplikowaniem tej skrzynki? I czyż nie jest absurdalnem, że ofiarowują nam dziś skrzynki przekładniowe ultra-skomplikowane, ultra-ciężkie i ultra-drogie wtedy, gdy nasze obecne silniki są tak posłuszne, tak elastyczne i tak potężne, że nieraz na przestrzeni jakichś trzystu kilometrów nie ma porzeby częściej niż dwa razy zmieniać biegów. Jakżeż byłyby mile widziane te nowe skrzynki przekładniowe jakieś 25 lat temu! I czyż wolne koło, które się i tak wyłącza, jeśli pragnie się uzyskać wysoką przeciętną, jest rzeczywiście tak wartościowem ulepszeniem? Czyż jest to postępem używać trochę mniej paliwa, ale za to znacznie więcej hamulców?



Samochód 2 ltr. Hotchkiss z karoserją aerodynamiczną — którym Eyston i Vasselle pobili szereg rekordów międzynarodowych w klasie E.

W Salonie więc tegorocznym spotykało się na szeregu samochodów i wolne koło i automatyczne sprzęgła i wreszcie automatyczne skrzynki przekładniowe, z których preselekcyjna skrzynka przekładniowa



Karoserja aerodynamiczna Grummera na podwoziu D. 8 Delage.

Wilson'a wmontowana w podwozia Talbot i Delahaye wzbudziła ogólne zaciekawienie. Trzeba przyznać, że mechanizm jej jest niezwykle pomysłowy i w zasadzie bardzo prosty, skoro jest ona rozwinięciem i udoskonaleniem planetarnego zmiennika przekładni dawnego Forda. Ogólnie jednak tendencja do stosowania tych „ulepszeń" jeszcze się nie ujawniła przynajmniej we francuskim przemyśle samochodowym (gdyż w angielskim i amerykańskim cieszą się one znacznie większem uznaniem).

Bliżej opisywać wszystkich tych nowych pomysłów jest niesposób w ramach jednego artykułu sprawozdawczego, postaramy się więc to uczynić w szeregu artykułów technicznych w ciągu następnego roku (1934).

W dziale samochodów ciężarowych uwydatnił się dalszy postęp silnika Diesla tak, iż właściwie tegoroczny Salon samochodów ciężarowych stał pod znakiem silnika wewnętrznego spalania.

Zagraniczne przemysły samochodowe w tegorocznym Salonie Paryskim były reprezentowane słabo za wyjątkiem niemieckiego, który wystąpił w składzie aż 7 marek. Nie będziemy tu jednak opisywali bezsprzecznie bardzo ciekawych eksponatów niemieckich, ponieważ uczynimy to wkrótce z okazji przyszłego Salonu Berlińskiego.



Kącik Salonu Paryskiego na którym można rozróżnić aż 3 stoiska niemieckie.





(Photo Associated – Press) Widoki z 27-go Londyńskiego Salonu automobilowego. (Photo Keystone)

XXVII-y LONDYŃSKI SALON AUTOMOBILOWY

(według sprawozdania Konsulatu Generalnego R. P. w Londynie udzielonego Redakcji „AUTA" przez Państwowy Instytut Eksportowy).

Tegoroczna Wystawa Samochodowa w Londynie jest dwudziestą siódmą skolei doroczną wystawą, urządzoną w wielkim gmachu Olimpji. Wystawę tę w bieżącym roku zwiedziło ogółem 234.000 osób. Wystawę tegoroczną cechowała planowość i staranność połączona z dużym nakładem pracy i kapitału.

Główne działy:

Samochody	51	wystawców
Karoserje	53	"
Opony i dętki	15	"
Łodzie motorowe	33	"
Wozy podróżne przyczepiane do samochodów	18	"
Akcesorja	281	"
Urządzenia garażowe	65	"
Prasa	7	stoisk
Kluby i stowarzyszenia automobilowe	10	"

Eksponaty rozstawiono i rozłożono na 506 stoiskach parterowych i na galerjach pierwszego piętra ciągnących się wzdłuż ścian budynku. Na parterze rozmieszczono samochody, podwozia, karoserje, silniki, łodzie motorowe, wozy podróżne, urządzenia garaży, na galerjach — akcesorja i instrumenty samochodowe i garażowe.

Demonstrowanie na wystawie pracujących silników, części transmisyjnych, instrumentów, podwozi i t. p. odsłoniętych, lub podanych w przekrojach, dało nietylko nowicjuszom, ale nawet fachowcom i kierowcom pojęcie o wewnętrznej budowie i pracy maszyn, oraz wiele cennych informacyj dotyczących ulepszeń i zastosowania nowych wynalazków.

Rok 1934 można nazwać rokiem udoskonaleń w dziedzinie budowy samochodów, w szczególności co do łatwości prowadzenia, bezpieczeństwa, sygnalizacji kierunku, cichego biegu maszyny, wentylacji bez przeciągów, wygody, estetyki, pod względem udoskonalenia zewnętrznej linji z wewnętrznem pomieszczeniem dla zapasowych kół i bagażu i t d. a przedewszystkiem udoskonalenia skrzynki biegów.

Wystawa obecna jest odzwierciadleniem rozwoju przemysłu samochodowego w Anglji, który posuwając się w szalonem tempie naprzód, zwycięża konkurencje innych krajów, zdobywając zagraniczne rynki zbytu. Należy to przypisać nietyle niskim cenom, ile solidnej konstrukcji, przy użyciu lżejszych i wytrzymalszych materjałów i udoskonalonej metodzie masowej produkcji.

Przemysł samochodowy w Anglji stanął w ostatnich czasach na czele przemysłu inżynieryjnego, stanowiąc przytem jedyną gałęź przemysłu ze zmniejszoną liczbą bezrobotnych, dając pośrednio zarobki kopalniom węgla, stalowniom, fabrykom farb, przemysłowi skórzanemu i t. d.

Ceny samochodów (w stosunku do cen żywności) stale się zmniejszają, jak to wykazuje poniższe zestawienie:

Rok	1924	Ceny %	100
"	1925	"	97
"	1926	"	96

„ 1927	„	96
„ 1928	„	85
„ 1929	„	86
„ 1930	„	76
„ 1931	„	72
„ 1932	„	72

Produkcja:

Rok 1908	10.500
„ 1922	73.000
„ 1923	95.000
„ 1924	146.000
„ 1925	167.000
„ 1926	198.000
„ 1927	211.000
„ 1928	211.877
„ 1929	238.805
„ 1930	236.528
„ 1931	226.307
„ 1932	232.719

Import samochodów do Anglji stale się zmniejsza:

w r. 1925	importowano	42.748	samochodów
„ 1927	„	26.366	„
„ 1932	„	3.403	„

W roku 1932 eksport samochodów angielskich przewyższał import o 4.608.459; eksport samochodów angielskich wyniósł 15,6% całej produkcji, podczas gdy eksport St. Zjednoczonych wyniósł 3,6%. Eksport szedł głównie do Zachodnich Indyj, Chin, Portugalji, Hiszpanji, Szwajcarji i Holandji.

Udział firm zagranicznych na tegorocznej wystawie przedstawiał się jak następuje:

W. Brytanja	wystawiła	346	samochodów
U. S. A. i Kanada	„	41	„
Francja	„	40	„
Włochy	„	14	„
Belgja	„	4	„
Czechy	„	3	„

Wystawione samochody od najtańszych do najdroższych, od najmniejszych do największych od śróbek do potężnych podwozi, od oliwiarek do dźwigni samochodowych. Ceny samochodów wahały się od stu kilkunastu funtów do trzech i pół tysiąca funtów. Maszyny od 7 do 50 HP., silniki od 2 do 16 cylindrów.

Ciekawą pod tym względem statystykę ilości samochodów o różnej liczbie cylindrów w ostatnich salonach londyńskich podaje ang. „Autocar".

I tak:

było wystawionych sam. w 0/0	4 c.	6 c.	8 c.	12 c.
w r. 1929	21	55	19	1,4
„ „ 1930	20	51	25	1,9
„ „ 1931	19	52	25	2,3
„ „ 1932	24	57	15	1,7
„ „ 1933	26	54	14	2,2

Wyraźny nawrót do samochodu 4-o cylindrowego przypisać należy ogromnemu rozpowszechnieniu tańszego samochodu popularnego, który daje się obserwować na całym świecie, a zwłaszcza w najsilniejszym stopniu w Anglji.

Dla pobieżnej orjentacji można wystawione samochody podzielić na kilka grup według cen.

1. Samochody w cenie do 150 f., fabryki: Austin, Morris, Standard, Jowett od 7 do 9 KM., 2—4 osobowe, 2 i 4 drzwi.

Rozstawienie osi 6 stóp i 6 cali do 8 stóp i 6 cali. Półeliptyczne resory, 4 hamulce; silnik 4 cylindrowy.

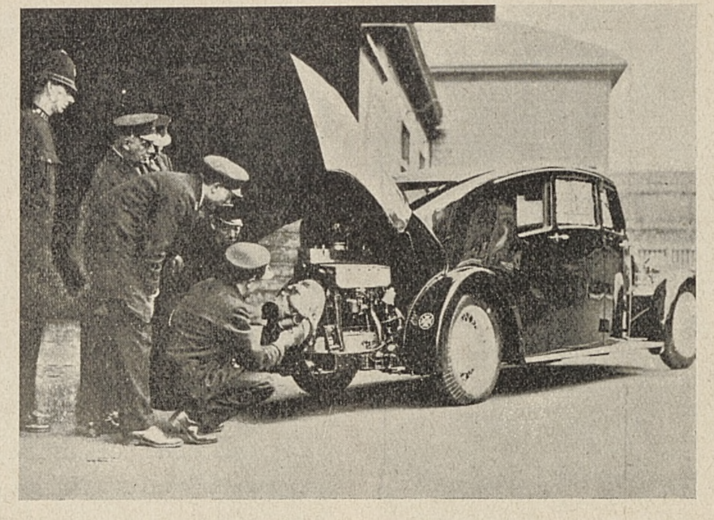
Grupa ta jest bardzo popularna ze względu na ceny, szczególniej przy spłatach na raty ze względu na mały koszt utrzymania (w Anglji płaci się od każdego konia masz. 1 f. podatku rocznie). Mimo niskich cen, konstrukcja tanich nawet samochodów jest solidna.

2. Samochody w cenie od 151 f. do 200 f. Fabryki: Jowett, Austin, Hillman, Standard, Morris Triumph; Wolseley, Singer, Trojan, Vauxhall, Citroën, Renault, 7 — do 13 KM., 4 do 5 osobowe. Rozsuwany dach, 2 do 4 drzwi. Hydrauliczne hamulce, silniki 2 do 6 cylindrowe, cichy bieg, gumowe podkłady silnikowe, 4 szybkości, system biegów synchro-mesh. Wolne koło. Okucie z nierdzewiejącej stali. Rozmiary tej grupy maszyn leżą między małym i dużym typem samochodu. Są to maszyny nieco większe od maszyn z grupy 1-szej i mogą być uważane za najekonomiczniejsze — familijne.

Fabryki samochodów w Anglji zabiegają o wprowadzenie jaknajdalej idących ulepszeń w typach samochodów tanich, celem uprzystępnienia nabywania ich przez najszersze masy. Tanie samochody mają też obecnie elegancką karoserję, rozsuwany dach, bezpieczne nierozpryskujące się szkło, ulepszone, najlepsze skrzynki biegów, hydrauliczne amortyzatory i hamulce, skórzane poduszki, koła z drucianemi szprychami, chromo-metalowe okucia, zautomatyzowaną kontrolę, tablicę z instrumentami kontroli oświetloną, lepsze zawieszenie podwozia, ulepszone opony, wygodne siedzenia i t. d.

3. Samochody w cenie od 201 f. do 300 f. Fabryki: Austin, Fiat, Morris, Standard, Vauxhall, Renault; Triumph, Peugeot, B. S. A. Citroën, Rover, Hillman,

Singer, Humber, S. S. Crossley, Riley, Chrysler, Armstrong, Studebacker, 9 do 20 KM o karoserji 2 do 7 osobowej; rozsuwany dach, silnik 4—6 cyl. Skrzynka biegów i transmisja z wolnem kołem, automatyczna zmiana biegów. Do grupy tej można zaliczyć tańsze samochody i tańsze modele drogich samochochodów z silniejszemi motorami i większem pomieszczeniem dla ludzi i bagażu. Mimo wyższej ceny, maszyny te są stosunkowo ekonomiczne.



(Photo Associated Press)

Samochód 6 cyl. Crosley z silnikiem w tyle wozu.

4. Samochody w cenie 300 f. do 500 f. Fabryki: Rhode, Austin, Essex, Citroën, Rover, Lanchester; Riley, Singer, Triumph, Vauxhall, Wolseley, S. A.; M. G., Star, Hillman, Imperia, Armstrong, Morris; Fiat, Lea-Francis, Studebacker, Dodge Bros., Lancia, British Salmson, Schneider, Graham, Marendar, Buick, Sunbeam, Mercedes, Delage, Derby Star; Railton. 9—30 KM. 4—7 osobowe. Silniki 4—8 cyl. Wszystkie maszyny mają najnowsze ulepszenia i luksusowe wykończenie.

5. Samochody w cenie 501 f. do 750 f. Fabryki: Rover, Alvis, Mercedes, Austin, Graham, Riley; Renault, Auburn, Armstrong, Chrysler, Hudson, Humber, Talbot, Vauxhall, Crossley, Fiat, Mercedes; Aston-Martin. Delage, Lanchester, Steyer, Tatra, Hotchkiss, Lagonda, Lea-Francis, Lancia, Daimler, Derby, Minerva. 12 — do 47 KM. 4—7 osobowe. Karoserje wykwintne, podwozie dobrze podwieszone. Silnik 4—12 cyl. Najbardziej udoskonalona skrzynka biegów.

6. Samochody od 750 f. do 1.000 f. Fabryki: Daimler, Sunbeam Mercedes, Chrysler, Talbot, Whitlock, Alvis, Darracq, Buick, Crossley, Delage, Lagonda; O. M., Packard, Siddeley, Bugatti, Minerva. 15—35 KM. 4—7 osobowe. Silniki 6—8 cyl. Klasa samochodów „arystokratycznych". Wszystkie maszyny duże.

7. Samochody od 1.000 f. wzwyż. Fabryki: Darracq, Minerva, Invicta, Mercedes, Delage, Daimler, Lincoln, Packard, Lancia, Siddeley, O. M., Bugatti; Bentley, Rolls-Royce. Od 15—51 KM. 5—7 osobowe. Silniki 6—12 cylindrowe.

Jeżeli teraz chodzi o tendencje mechaniczne to i w Salonie Londyńskim uwydatniła się niezwykła popularność automatycznych przekładni i wogóle nowych rozwiązań w dziedzinie transmisji. Tendencje do całkowitego zautomatyzowania prowadzenia samochodu występują jeszcze silniej w przemyśle samochodowym angielskim niż we francuskim, co tłumaczy się również wybitną dążnością anglików do komfortu. Natomiast niezależne zawieszenie mniej ma w Anglji zwolenników, co znowu tłomaczy się doskonałym stanem dróg angielskich, wobec czego sprawa zawieszenia jest tam sprawą drugorzędną. Skrzynka przekładniowa Wilsona wbudowana jest seryjnie w samochody całego szereg. marek: Armstrong Siddeley, Talbot, Daimler, Lanchester, B. S. A. Riley, M. G., Crossley, Sunbeam, Lagonda, stosują preselekcyjną skrzynkę przekładniową Wilsona. Wolne koło znajduje się na wszystkich prawie samochodach fabrykacji angielskiej, niezależne natomiast zawieszenie stosują marki: Alvis, Sunbeam, Derby i jeszcze kilka innych. Szczególną uwagę w tym dziale zwracał samochód czeski Tatra z aerodynamicznem nadwoziem oraz podwozie tejże marki. Prasa angielska podnosiła logikę i racjonalność rozwiązań Tatry.

W karoserji w Salonie Londyńskim obserwować można było te same tendencje, co i w Salonie Paryskim, jednak naogół karoserje aerodynamiczne nie posiadały tak wykwitnych linji, co takież karoserje francuskie. Zresztą w Anglji zawsze przeważała w automobiliźmie tendencja poświęcania względów estetyki dla komfortu i bardzo silnie zakorzeniony również nawet w tym dziale konserwatyzm, który prowadzi do zachowania nawet w drogich samochodach ogólnej linji nadwozia nie wiele różniącej się od kształtów przedwojennych.

Atrakcją tegorocznego Salonu Londyńskiego były samochody następujących marek: 16 KM. Austin, w którym zastosowano po raz pierwszy na samochodzie tej mocy przekładnię i transmisję cierną systemu Frank Hayes (o systemie tym umieścimy szczegółowszy opis na łamach „Auta") następnie samochód Crossley, w którym silnik i cały mechanizm napędowo przekładniowy znajduje się z tyłu, samochód 3 ltr. 500 Bentley, która to marka po przejściu w ręce Rolls-Royce'a stanęła odrazu na najwyższym poziomie technicznym, i wreszcie słynny wóz Railton-Terraplane 4 ltr. 8 cylindrów o łącznej wadze z 4 osobami i zamkniętem nadwoziem 1.000 kg., co pozwa-

la mu na osiąganie niebywałych zrywów i szybkości na wzniesieniach.

Wreszcie uderzała w Salonie Londyńskim wielka ilość wystawionych przyczepek i specjalnych nadwozi do campingu oraz wogóle materjału campingowego. Czuło się, że jest się w ojczyźnie campingu. Również bogato reprezentowane było radjo specjalnie w zastosowaniu do samochodu.

W Salonie Londyńskim uderzała nieobecność wystawców niemieckich. Ogólne wrażenie, jak podnoszą to wszyscy sprawozdawcy, było takie, że ciężki okres niemocy gospodarczej ma się już w Anglji ku końcowi i że w każdym razie angielski przemysł samochodowy przezwyciężył już w zupełności wszystkie trudności kryzysowe.



Ujazd... „nasz Citroën dotarł do samych niemal ruin zamku"... (Fot. Al. Szyndler).

Marja Szachówna.

JAK MOZNA SPĘDZIĆ WEEK-END?

(Dokończenie).

Opuszczamy Ujazd, kierując się do drugiego celu naszej wycieczki to jest do Szydłowa, zwanego Polską Norymbergą.

Jedziemy do Iwanisk, wspaniałą, wysadzaną staremi lipami aleją. Ze szczytu wzgórza za Iwaniskami otworzył się przed nami rozległy i przepiękny widok na góry Opatowskie i łączące się z niemi w sinej dali Łysogóry. Mijamy stare miasto *Bogorje* z kościołem z r. 1748, mające dzisiaj wygląd raczej wsi niż miasta, oraz niemniej stare miasto *Staszów,* będące jedynym ośrodkiem życia gospodarczego dla okolicy. Ciekawy rynek zabudowany domami z podcieniami, zdobi stojący na środku ratusz. Zabytkiem przeszłości miasta jest okazały kościół parafialny z r. 1345, który zachował kilka cennych pamiątek.

Za Staszowem jadąc przez Kurozwęki do Szydłowa, napotykamy najgorszy z całej trasy odcinek drogi. Z początku mamy trudny do przebycia piach, potem fatalne wyboje, na których samochód podskakując jak konik polny, grozi co chwila złamaniem osi. Pan Bóg jednak czuwa zawsze nad turystami, a zwłaszcza automobilowemi, gdyż po 5 kilometrach męczącej jazdy wydostajemy się za osadą Kurozwęki na dobrą szosę, którą równo, gładko jak po stole, dojeżdżamy do słynnego Szydłowa.

Kurozwęki, aczkolwiek były tylko etapem na naszej



(Photo Al. Szyndler)
Szydłów — Kościół i fragment murów miejskich.

drodze zasługują na kilka słów wspomnienia o nich. Jest to jedna z niewielu w Polsce majętności, która przechodząc z rąk do rąk drogą wiana, nigdy nie była sprzedana. Tutejszy pałac jest starą rezydencją, przerobioną w XVIII wieku z zamku i do dzisiaj zamieszkałą. Dobrze zachowały się pokoje pałacowe, w których w r. 1787 mieszkał król Stanisław August, jako gość ówczesnego właściciela zamku Sołtyka. Ponadto zachował się kościół i klasztor z XV wieku, pełen ciekawych zabytków.

Tylko 4 klm. dobrej szosy dzielą Kurozwęki od *Szydłowa*, który słynie z tego, że jako jedyne w Polsce miasto zachował niemal w całości w doskonałym stanie średniowieczne mury miejskie.

Tutejszy kościół parafjalny, gotycki, otoczony dokoła murem miejskim ze strzelnicami, miał według tradycji ufundować w r. 1344 król Kazimierz Wielki za utopienie Baryczki. Wewnątrz kościół nie robi miłego wrażenia.

Obchodzimy cmentarz koło kościoła i wychodzimy na rynek. Tuż za rynkiem zachował się doskonale skarbczyk zamkowy, do dzisiaj zamieszkały, ozdobiony herbem Wazów. Przez niepozorną bramę drewnianą, wchodzimy na podwórze gotyckiego zamku, którego resztki doskonale zachowały się do dzisiaj. Podwórze otaczają mury miejskie ze strzelnicami, będące dalszym ciągiem murów otaczających kościół. Zamek oraz murowaną synagogę z renesansowem sklepieniem zbudować miał również Kazimierz Wielki. Piękna renesansowa Brama Krakowska broni od strony zamku wjazdu do miasta, tworząc z przytykającemi do niej murami piękną całość architektoniczną.

Pomimo zeszpecenia miasta niestylowemi domami, doskonale uprzytomnić sobie można jego dawniejszy wygląd.

Z prawdziwym żalem opuszczamy Szydłów, tak rzadko dotąd zwiedzany przez turystów polskich, a tak ciekawy ze względu na swe cenne zabytki przeszłości.

Przez Chmielnik jedziemy świetną szosą do *Kielc*, gdzie zatrzymujemy się, aby się posilić i nabrać energji do ostatniego etapu naszej jazdy.

Z powodu zapadających ciemności musimy zrezygnować z dokładnego zwiedzania miasta. Rzucamy tylko okiem na wspaniały gmach katedry, wznoszącej się na placu Marjackim. Zbudowana pierwotnie w XII wieku, dzięki licznym przebudowom, jest dziś katedra ciężką, przysadzistą budowlą, nadmiernie wydłużoną i mało architektonicznie urozmaiconą. Główną ozdobą wnętrza są piękne i okazałe obrazy. Z dzwonnicy roztacza się malowniczy widok na okolicę.



(Photo Al. Szyndler)
Szydłów — Brama w murze miejskim.

Stojący w pobliżu pałac biskupi, mieszczący dziś urząd wojewódzki, stanowi jakgdyby organiczną całość z katedrą. Zachował kilka sal z malowidłami i fragmenty wewnętrznych ozdób.

Samo miasto robi wrażenie martwego. Mały ruch

na ulicach, słabe oświetlenie i jakaś senność panująca dokoła, tak charakterystyczna dla większości naszych miast prowincjonalnych, każą zapomnieć na chwilę, że jesteśmy w mieście wojewódzkm, stolicy biskupstwa i centrum przemysłowem.

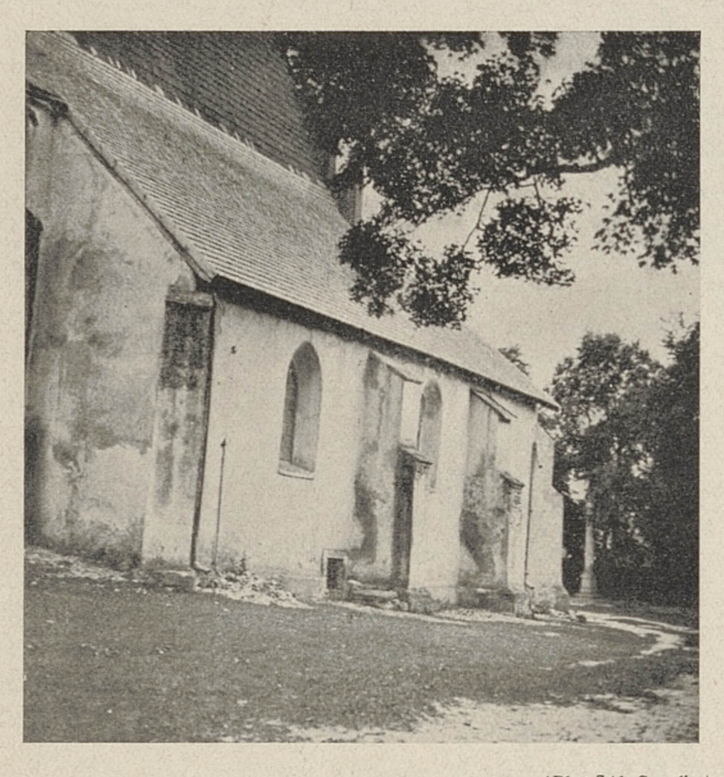
Restauracyjna sala hotelu Bristol, dokąd idziemy na kolację, wita nas pustką, choć gra dobra orkiestra, jedzenie jest znakomite, a ceny niebywale niskie.

Z Kielc wracamy przez *Szydłowiec*, którego ozdobą jest stojący na środku obszernego rynku renesansowy ratusz, dość niefortunnie odnowiony przez Austryjaków w 1829 r. Dziś mieści więzienie, przez co nabrał dość ponurego wyglądu zewnętrznego. Niestety, z powodu spóźnionej pory i lejącego deszczu



(Photo Al. Szyndler)

Szydłów — Brama miejska.



(Photo Al. Szyndler)

Szydłów — Kościół gotycki.

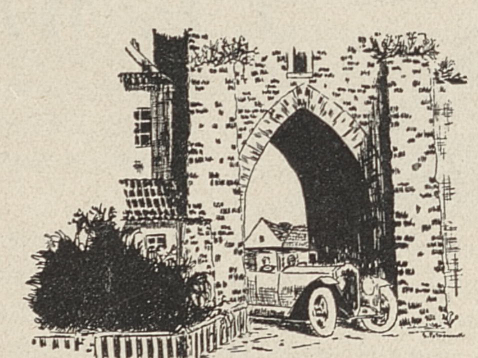
nie możemy obejrzeć innych zabytków Szydłowca, jako to kościoła uchodzącego za jeden z piękniejszych i bogatszych w zabytki kościołów na ziemiach Środkowej Polski, oraz zachowanego na wyspie za miastem zamku.

Z Szydłowca, przez Radom, Grójec i Tarczyn, wracamy do Warszawy, pełni wrażeń, choć mocno zmęczeni. Zegary miejskie wskazują wpół do trzeciej rano a licznik samochodowy 560 przejechanych kilometrów.

Ale zdobywamy za to dowód, że w ciągu jednego dnia, można przeżyć wiele pięknych i różnorakich wrażeń, zobaczyć nowe i nieznane zabytki naszej ziemi, a wreszcie odświeżyć myśli, oderwać się od szarzyzny dnia codziennego, wchłaniając w piersi potężny haust balsamicznego powietrza pól i lasów.

Wkońcu muszę nadmienić, że z małemi wyjątkami mieliśmy przez cały czas jazdy bardzo dobre drogi, bez wyboi, samochód szedł równo i tylko raz pod Radomiem trzeba było reperować gumę z powodu jakiegoś gwoździa.

Osoby słabsze i nielubiące tak dalekich tur samochodowych odbywać bez odpoczynku, mogą podzielić tę samą wycieczkę na dwa dni. Wyjechać w sobotę popołudniu, przenocować w Kielcach lub Radomiu, a następnego dnia zrobić resztę trasy, wracając do Warszawy o wiele wcześniej i bardziej wypoczętym.




MEDAL ZŁOTY
J. F.
MICHALSKI
WARSZAWA
1913
WARSZAWA „KRÓLESTWO MODY"
II
NAGRODA
KONKURS
OKRYĆ DAMSKICH
19 17/IX 13
Futra
ostatnie
kreacje
i
Dachy
dla Automobilistów
J. F. MICHALSKI
Warszawa, Żórawia 6
Telefon 9.45-14

sieniu ziemi, piorunom, pożarom, burzom, nawałnicom, śmierci nagłej, wylewom rzek, rozbiciu okrętów i opiekunem szczególnym podróżnych został uznany i wielce był czczony.

Wkrótce kult Świętego rozszerza się również i na Zachodzie, w krajach europejskich, z chwilą kiedy szczątki jego, a stało to się w roku 258, zostają przeniesione do Toledo w Hiszpanji. Wieści o dokonywujących się cudach rozchodzą się szybko, cześć i miłość dlań wzrastają coraz więcej. W różnych krajach, a zwłaszcza w Francji, Hiszpanji, Italji, Szwajcarji, Holandji, Niemczech, Austrji, Węgrzech, zostaje pobudowana niezmierna ilość kościołów, kaplic, klasztorów i opactw pod wezwaniem Świętego. Niezliczona też ilość parafij, a nawet całych diecezyj, bierze go za swego patrona. Czyni to za ich przykładem także miast wiele, opiekunem go swym mianuje i w herbie swym umieszcza. Nie było, rzec można, w owe czasy kościoła, w którymby brakowało ołtarza, obrazu lub figury Świętego. Często też umieszczano olbrzymich rozmiarów obrazy lub posągi jego na wieżach lub frontonach kościołów, aby umacniać wiernych na duchu, podnosić ich wyżej i czynić olbrzymami duchowemi. Bowiem gdy kto się do kościoła zbliżał, zaraz uwagę swą na ogrom posągu zwracał, życie i czyny męczennika sobie przypominał.

Pod patronatem Świętego zawiązano też moc wielką stowarzyszeń, zgromadzeń, bractw, których celem było niesienie pomocy i świadczenie przysług bliźnim w taki, lub inny sposób, stawiając sobie za wzór Św. Krzysztofa. Tak np. w 1386 r., Henryk z Kempten utworzył w Tyrolu stowarzyszenie, które miało na celu służyć pomocą podróżnym, przechodzącym w zimie przez Alberg. Posiadało ono na szczycie góry własne hospicjum noszące imię Św. Krzysztofa.

W roku 1517, panowie i rycerze austrjaccy zawiązali stowarzyszenie wstrzemięźliwości pod patronatem Św. Krzysztofa, aby siebie i innych powstrzymywać od pijaństwa i mówienia przekleństw, dwóch tych nawyknień w owe czasy bardzo rozpowszechnionych. Za każde przekleństwo płacono guldena kary, a dwa za upicie się. Do stowarzyszenia tego mogli należeć zarówno mężczyźni, jak i kobiety. Na zebraniach ogólnych zachęcano się wzajemnie do pozbywania się tych brzydkich nałogów. Praca stowarzyszenia wydawała bardzo duże rezultaty.

W tymże samym roku w Karyntji i Styrji powstaje podobne bractwo wstrzemięźliwości, założone przez panie i panów z wyższych sfer społecznych. Członkowie tego stowarzyszenia nosili na szyi lub kapeluszu wizerunek Św. Krzysztofa, wykonany w złocie lub srebrze. Oprócz praktyk religijnych, celem tego stowarzyszenia było doskonalenie się w cnotach chrześcijańskich i wzajemne sobie w tem pomaganie.

Z pośród plejady świętych, postać Św. Krzysztofa stała się najbardziej blizką i zrozumiałą, najbardziej pożądaną i miłą sercu człowieka. Głęboka ufność i wiara w skuteczność opieki i pomocy Świętego, wypowiedziały się w licznych pieśniach, sentencjach, inwokacjach. W wiekach średnich wielce popularną była pieśń śpiewana w języku łacińskim, zaczynająca się on słów:

Christophore Sancte,
Virtutes sunt tibi tantae,
Qui te mane videt
Nocturno tempore ridet".

Inne znowu wiersze, też w języku łacińskim, a umieszczane na szkatułce z relikwjami Świętego, znajdującej się w kościele Św. Piotra w Rzymie, upewniają wiernych, że kto sobie Św. Krzysztofa za patrona obierze, kto na jego obrazek lub medalik często spogląda i strzegąc się grzechu do ust przyciska, do serca tuli, tego w dniu owym żadne niebezpieczeństwo nie spotka, od nagłej śmierci wolnym będzie, za zbliżeniem się wieczoru bez przygnębienia i smutku, lecz z otuchą i weselem na spoczynek pójdzie.

Podobnej treści wiersze znajdują się u podnóża srebrnej statui Świętego Krzysztofa w skarbcu S-te Chapelle w Paryżu. Zachęcają one by do Św. Krzysztofa żywić szczególną ufność i być pewnym, że się nie dozna zawodu w prośbach swoich.

„Spójrz na Świętego Krzysztofa i idź w spokoju", brzmi napis wyryty pod obrazem Świętego w bazylice Św. Ambrożego w Medjolanie.

„Kto spojrzy w oblicze Krzysztofa Świętego, dnia tego nie dozna strapienia żadnego", głosi znowuż napis pod wizerunkiem Świętego w kościele Św. Marka w Wenecji.

Postać Świętego męczennika natchnęła największych mistrzów malarstwa wszechświatowego do stworzenia nieśmiertelnych arcydzieł, uwieczniających życie i czyny jego. Hołd swej pracy i genjuszu składają mu w ofierze: Rubens, Dürer, Cranach, bracia Hubert i Jan Van Eyck, Memlich, Huber, Altdorfer, Bouts, Giambellino, Conegliano, Pordenone, Luini, Spada, Gozzoli, Gaddi, Masaccio, Mantegna, Lorenzo, Garofalo, Buffalmacco, Pollajuolo, Bortolo, Ferrari, Lecce, Daddi, Zoppo, Lotto, Lodoma, Carpaccio, Tiziano Vecelio i wielu, wielu innych. Wiele prac tych artystów dotrwało do naszych czasów w różnych pinakotekach i muzeach świata, a nawet czasem jeszcze, choć już niesłychanie rzadko, w ołtarzach kościołów.

Przepadły natomiast przeważnie bezpowrotnie freski na ścianach wielu kościołów, nie mogąc się oprzeć niszczącemu działaniu czasu. Zniknęło również całkowicie z powierzchni ziemi, czy to w czasie działań wojennych, czy też skutkiem klęsk żywiołowych, trzęsień ziemi lub pożarów, wiele kościołów poświęconych Świętemu.

Gorący, żywiołowy kult Świętego Krzysztofa, trwający w ciągu długiego szeregu wieków, słabnie w ostatnich, blizkich nam stuleciach razem z ogólnem obniżeniem się, natężenia uczuć religijnych w szerokich masach. Wskrzesza kult Świętego Męczennika i zaczyna go rozpowszechniać automobilizm powstały z końcem wieku ubiegłego. I znowu zaczynają być wznoszone na cześć Świętego, kościoły, kaplice, ołtarze — zawiązują się znowu bractwa i stowarzyszenia i sztuka malarska zwraca się z nowem zainteresowaniem ku postaci Świętego, stwarzając nowe koncepcje, nowe formy.

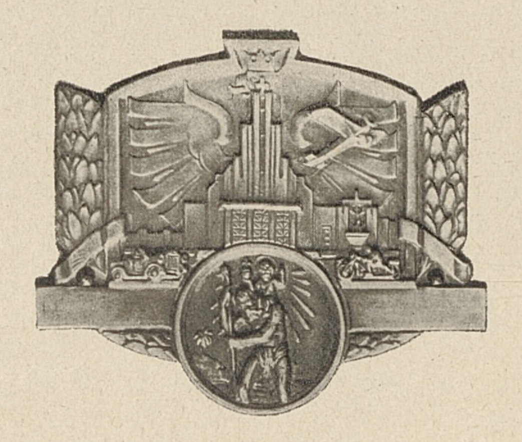
W Paryżu, w niedalekiem sąsiedztwie Zakładów Citröen'a, zostaje zbudowany kościół pod wezwaniem Św. Krzysztofa. Na zewnętrznych ścianach tej świątyni, malarz Henryk Magne wykonał kilka symbolicznych fresków, przedstawiających Świętego w trakcie pełnienia swej akcji opiekuńczej nad automobilistą, lotnikiem, maszynistą kolejowym, wioślarzem, jeźdźcem i wreszcie nad człowiekiem uginającym się z wysiłku pod ciężarem niesionym.

Ze wszystkich krajów, które wskrzesiły kult Świętego, najżywszą działalność wykazuje pod tym względem Italja. W kraju tym znajduje się też wiele relikwij Świętego, a zwłaszcza w Rzymie w kościołach S. Maria del Popolo, S. Pietro in Vincoli, Santa Sabina, S. Nicola, oraz w Watykanie. Nadto znajdują się jeszcze relikwje Świętego w Brindisi, w Trani, Neapolu, Florencji, Urbanji, Ravennie, Wenecji, Bolonji, Medjolanie. Dla rozpowszechnienia kultu Świętego powstaje w Italji bractwo Św. Krzysztofa, posiadające statut wzorowany na tegoż rodzaju organizacjach w średniowieczu. W Italji też zapoczątkowaną została przez Klub Automobilowy w Treviso, powtarzana corocznie uroczystość udzielania przez duchowieństwo błogosławieństwa kierowcom i samochodom. Piękna ta uroczystość rozpowszechniła się wkrótce na wiele innych klubów automobilowych Italji, a także weszła w stały zwyczaj w innych krajach.

Wskrzeszony zostaje również kult Świętego i w Polsce. Dnia 5 listopada r. b. w Leśnej Podkowie pod Warszawą, dokonane zostało uroczyste poświęcenie pierwszego w Polsce kościoła automobilistów i lotników pod wezwaniem Św. Krzysztofa. Maleńka to jeszcze i ubożuchna siedziba dla Świętego, powstała w ciągu jednego roku niezwykłym wysiłkiem jednostek ożywionych gorącym entuzjazmem i niespożytą wytrwałością. Gdy cała Polska przyłączy się do tego zbożnego dzieła, co niewątpliwie nastąpi ufając wielkim tradycjom katolickim, naszego narodu, rozbuduje się ten maleńki kościołek we wspaniałą Świątynię Bożą.

I oto dokonywuje się na świecie rzecz niezwykła w naszych tak napozór zmaterjalizowanych czasach. Wskrzeszony kult Św. Krzysztofa coraz szersze zatacza kręgi, coraz większe obejmuje masy. Przyzwany ponownie przez ludzkość ku jej pomocy — sprawuje znowu Św. Krzysztof swą miłosierną i czujną opiekę nad człowiekiem na rozległych szlakach ziemi, wody i nieba.

Zofja Klaczyńska.



Plakietka ze Św. Krzysztofem wybita na pamiątkę poświęcenia kościoła automobilistów i lotników w Leśnej-Podkowie, która winna się znajdować na każdym polskim samochodzie i samolocie.

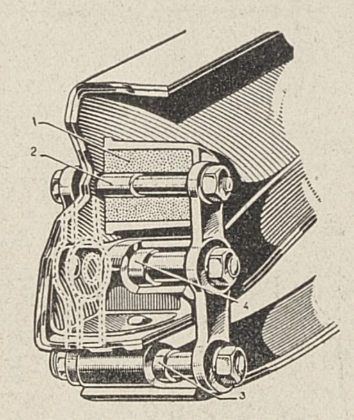
FIAT Mod. 118 — ARDITA.

„Ardita", czyli „nieustraszona".

Podobno ktoś, niegdyś rzekł bardzo filozoficznie: „Życie to... jak ten długi most". A gdy go spytano: — Dlaczego? Odrzekł: „A bo ja wiem?". Otóż ukazywały się już nieraz nowe modele, o szumnych nazwach: Dyrektor, Dyktator, Prezydent, „Perfetta", „Superba". „Perfetta" nie była jednak doskonałą, a gdyby „Dyktator" był wozem przeznaczonym wyłącznie dla dyktatorów, to produkcja jego fabryce opłacićby się nie mogła. Na pytanie — skąd te nazwy, można było jedynie odpowiedzieć jak ów filozof: „A bo ja wiem"?

Tym razem jest inaczej. W okresie, kiedy ilość cylindrów stale wzrasta, gdy w Stanach Zjednoczonych 16-cylindrowe wozy są już na porządku dziennym, a kominiarz udaje się na służbę nie inaczej jak ośmiocylindrówką, wypuszczenie nowego modelu o silniku mającym tylko cztery cylindry, to śmiałość niesłychana. Model ten, który w krótkim czasie zdobył sobie największą popularność, zwyciężył przesądy, dotyczące wielocylindrowości wozów, nosi słusznie przydomek — nieustraszony.

Czemu zawdzięcza „Ardita" swoje powodzenia? — Prostocie swej konstrukcji, połączonej z zaletami najbardziej nowoczesnych wozów wysokiej klasy.



Rys. 3. Szczegół zawieszenia — wieszak resorowy.

Tego rodzaju rozwiązanie wymagało od konstruktorów bardzo dokładnego przestudjowania poszczególnych zespołów wozu.

A więc — przedewszystkiem silnik.

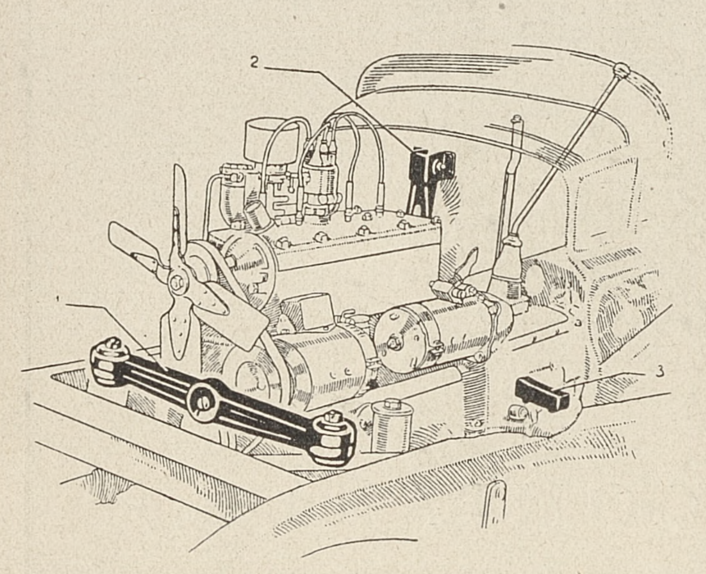
Silnik — czterocylindrowy. Konstrukcja najprostsza, najoszczędniejsza w eksploatacji, najwięcej wskazana dla silników, których pojemność nie przekracza dwóch litrów.

Ale uwaga!... wibracje!!! To też konstruktorzy „Ardity" mieli się na baczności; nietylko zrównoważyli jaknajstaranniej wszystkie części silnika, ale zawiesili go „wahliwie" w podwoziu. Zawieszenie to polega na elastycznem umocowaniu w dwóch punktach u dołu z przodu silnika, oraz na zawieszeniu tyłu silnika w jednym punkcie u góry, przy zachowaniu pewnej swobody ruchu w kierunku poprzecznym. Rozwiązanie to, dzięki swej prostocie, odbiega nieco od systemu amerykańskiego „floating", dając jednak równoznaczny efekt.

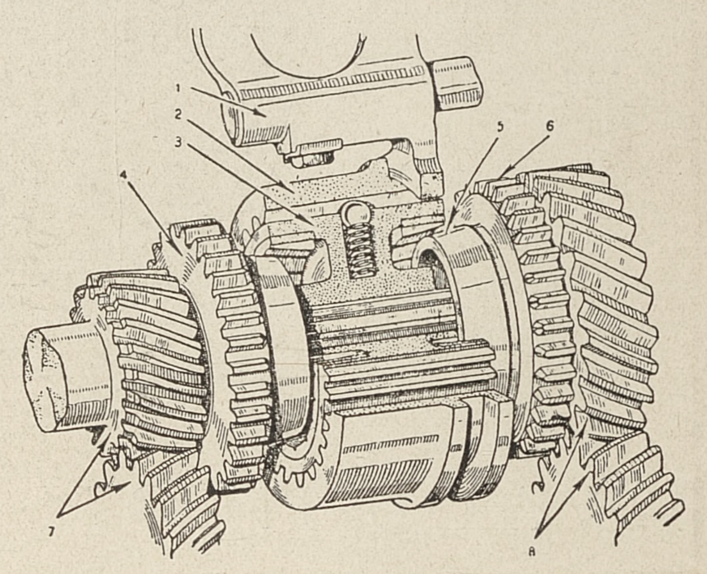
Silnik budowany jest w trzech odmianach: 1750 — o pojemności 1 i $^3/_4$ litra, 2000 — o pojemności dwóch litrów i dwulitrowy silnik sportowy o wysokim stopniu sprężania, dający przeszło 56 KM na hamulcu.

Spróbujmy „Ardity" 1750. Ruszamy. Pierwszy, drugi, trzeci bieg. Jedziemy bezszumnie, bez wstrząsów 60-70 km/god. Ale to jeszcze nie bezpośredni bieg. Przerzucamy jeszcze raz lewarek biegów. Mamy czwarty bieg, równie cichy, jak i trzeci, osiągamy 100-105 km/godz. Akceleracja błyskawiczna, jedziemy, szybko, równo, silnik pracuje bez drgań, bezszumnie. Mimowoli zadajemy sobie pytanie: poco tu 6 lub 8 cylindrów?

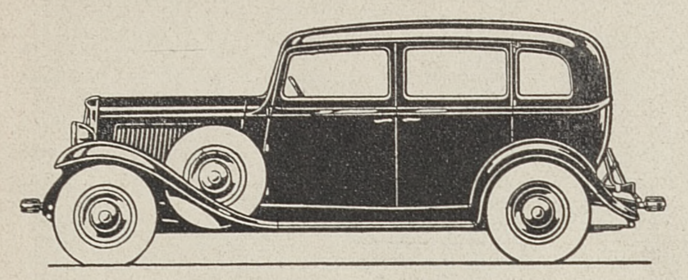
Dzięki superbalonom i świetnemu uresorowaniu wóz



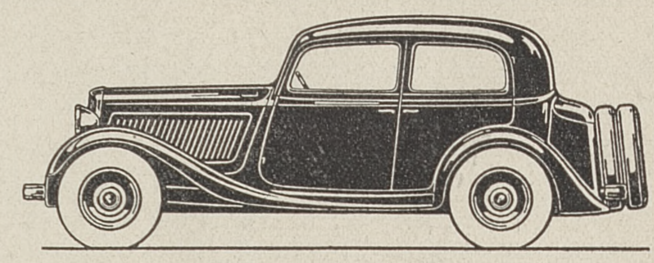
Rys. 1. Zawieszenie silnika.



Rys. 2. Synchronizowana skrzynka biegów.



Rys. 4. Kareta 7-o osobowa.



Rys. 5. Model 118 Sportowy.

niesie miękko. Trzymanie drogi — przysłowiowe, włoskich wozów. Po przebyciu 100 km. konstatujemy, że zużyliśmy tylko 12 i ½ litra i już o nic siebie nie pytamy.

Nie wątpimy, że wóz taki: o wysokiej sprawności, prosty w konstrukcji, tani w eksploatacji, jest idealnym dla warunków polskich.

(n).

Ś. P. ADRJAN CHEŁMICKI

W dn. 10 listopada r. b. zmarł w Poznaniu po dłuższej chorobie jeden z nielicznych już założycieli Automobilklubu Polski i długoletni jego Wiceprezes ś. p. Adrjan Chełmicki. Śmierć ś. p. Adrjana Chełmickiego jest dużą stratą dla Automobilklubu Polski i dla automobilizmu polskiego wogóle. W pierwszych latach istnienia Automobilklubu Polski (wówczas jeszcze Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego) ś. p. Adrjan Chełmicki należał do najczynniejszych jego członków rozwijając jego życie towarzyskie i organizując szereg imprez sportowych. Sprawy Automobilklubu Polski blizkie były zawsze sercu ś. p. Adrjana Chełmickiego i nieraz Klub nasz w potrzebie znalazł w Nim ofiarnego mecenasa. Od czasu wojny ś. p. Adrjan Chełmicki odsunął się z powodu wieku i stanu zdrowia od czynnej pracy w dziedzinie automobilizmu, pozostawiając ją młodszym członkom Klubu, zawsze jednak żywo interesował się On sprawami sportu i techniki samochodowej, a posiadając niezwykle bogaty zasób wiadomości i doświadczenia również i w dziedzinie samochodu, chętnie dzielił się niemi z innymi. Światłą swą radą i wytrawnością sądu ś. p. Adrjan Chełmicki rozstrzygał nieraz zasadnicze dla bytu Klubu sprawy i zagadnienia i jako członek Komitetu i Wiceprezes do ostatnich niemal chwil życia przyjmował udział w ciężkiej walce o wyprowadzenie Klubu z trudności kryzysowych. Ś. p. Adrjan Chełmicki pozostanie w pamięci członków Automobilklubu Polski jako jeden z najzasłużeńszych jego budowniczych i jako jeden z najofiarniejszych pionierów automobilizmu polskiego.



Ogólny widok kościoła pod wezwaniem Św. Krzysztofa w Leśnej Podkowie w czasie poświęcenia.

Z ŻYCIA KLUBÓW.

Polska świątynia ludzi szybkości.

Automobiliści, lotnicy, motocykliści — pogromcy przestrzeni na ziemi i w przestworzach.

Warkot ich motorów zmienił oblicze świata, zbliżył narody, skrócił czas, wzmógł wielokrotnie tempo życia ludzkiego.

Źródło ich istnienia i rozmnażania się, to wywrócenie utartego przez wieki stosunku czasu do przestrzeni, — to szybkość. Szybkość ta czarowna bogini co wabi, kusi, upaja. Ten kogo ona opanowała, w niczem innem już nie znajdzie większego, pełniejszego wrażenia i zadowolenia, choć nigdy ostatecznie zdobyć jej nie może. Nieuchwytna pociąga go za sobą, roztaczając przed nim bajeczną gamę wrażeń, wzruszeń radosnych i... smutnych.

W tej wiecznej pogoni, ludzie szybkości władając olbrzymią siłą, zaklętą w niewspółmiernie małej masie motoru, gęsto znaczą krwią, zwycięską swą drogę postępu.

Ich świat — to świat niebezpieczeństw!

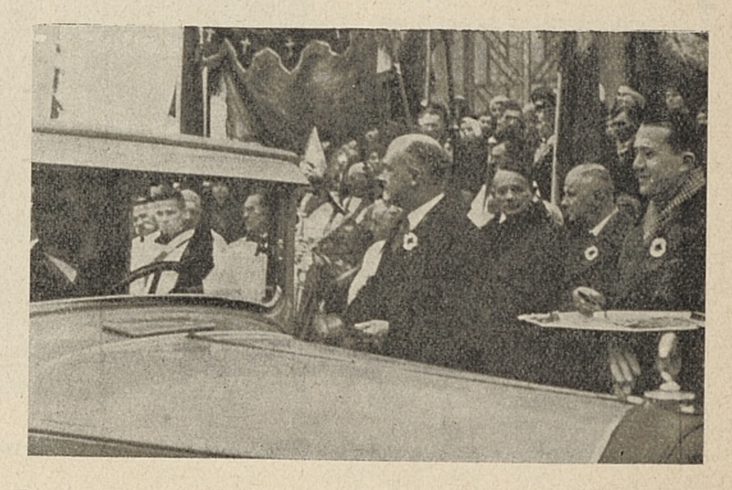
Obrali sobie za patrona, co ma ich obronić od nieszczęść, — św. Krzysztofa.

Jakaż rozpiętość olbrzymia między nimi, władcami samochodu, czy samolotu, najwyższego wyrazu wyrafinowanej techniki współczesnej, a ich Opiekunem, prymitywem człowieka z przed 2 tysięcy lat!

A jednak czyż nie najlepiej symbolizuje dzisiejszy świat motoru, św. Krzysztof, człowiek o legendarnej sile, którą poświęcił całkowicie dla przenoszenia ludzi przez wartki nurt rzeki. On uosobienie siły niósł potulnie pielgrzymów na swych barkach, tak jak dzisiejszy potężny samolot posłusznie niesie człowieka przez burzliwy nurt życia.



Święcenie samochodów.



Rozdawanie przez p. Prez. A. K.—Regulskiego plakietek ze św. Krzysztofem.

To też ludzie szybkości przywiązani są mocno do swego patrona i to niezależnie od wyznania, czy też siły wiary. W miarę rozrostu motoryzacji wzmaga się w całym świecie popularność św. Krzysztofa.

Francja, nieodznaczająca się przecież zbytnią religijnością, urządza pierwsza doroczne poświęcanie samochodów w dzień św. Krzytofa. Zwyczaj ten przyjmuje się szybko i w innych krajach. Polski świat motorowy nietylko nie pozostał zbytnio w tyle, ale nawet zdobył się na czyn o skali znacznie większej, niż inne narody.

Powstała z kół Automobilklubu Polski myśl stworzenia własnego kościoła św. Krzysztofa w okolicach Warszawy, przeobrażoną została cudownym sposobem, bo w niespełna rok, w czyn.

Rzecz prawie nie do wiary, jak na nasze stosunki. Rok temu, 13-go listopada, Komitet Budowy Kościoła w Podkowie Leśnej zorganizował poświęcenie symbolicznego kamienia węgielnego, wiosną tego roku rozpoczęto faktyczne roboty budowlane, a 5-go listopada kościół już został poświęcony.

Jest to pierwszy i jedyny kościół św. Krzysztofa w Polsce i pierwszy w Europie wybudowany po wojnie!

Jakimże sposobem mogło się to stać w naszej biednej Polsce, gdzie niema wielkich mecenasów i filantropów, gdzie tak słabym jest zmysł twórczości wspólnym wysiłkiem materjalnym szerokich kół społecznych?

Tym jednak razem stało się inaczej. Nie dlatego, żeby się znalazł jakiś chojny filantrop, lecz właśnie dlatego, że te szerokie koła gorąco odpowiedziały na apel o pomoc. Na ręce pani Haliny Regulskiej, która z ramienia Komitetu Budowy, podjęła się ciężkiej pracy zebrania pieniędzy, posypały się ofiary w gotówce i materjałach ze strony sfer automobilowych, lotniczych, przemysłowych, bankowych i wielkiej liczby osób prywatnych.

I zebrała się pokaźna suma kilkadziesiąt tysięcy złotych i stanął



Kościół pod uezwaniem w. Krzysztofa w Leśnej Podkowie.

choć niewielki, ale piękny kościołek, śmiało strzelający ku niebu swym smukłym, do połowy szklannym frontem, poprzedzonym szeroko zakreślonymi tarasami, o bogatych granitowych schodach. Blade jesienne promienie słoneczne dostają się do wnętrza przez złociste nad ołtarzem i niebieskie boczne okna. Kościół nie jest jeszcze wykończony, jeszcze brak mu zewnętrznych tynków i pergol kwiatowych, mających otaczać duży taras, ale bije już odeń troska i chęć projektodawcy arch. B. Zborowskiego i głównych opiekunów stworzenia rzeczy nieszablonowej, ładnej, kulturalnej i współczesnej.

Automobilklub Polski i Aeroklub R. P. objęły protektorat nad kościołem i wspólnie z Komitetem Budowy zorganizowały uroczyste poświęcenia w dniu 5-go listopada.

Automobiliści, lotnicy i motocykliści ochoczo i nadspodziewanie licznie stawili się na pierwsze swoje święto.

Już od wczesnego ranka w Alei Szucha przed Automobilklubem Polski zahuczało i zaroiło się. W liczbie około 250 samochodów i motocykli barwny korowód ruszył doskonałą szosą do Nadarzyna, skąd nowo budowaną szosą, przez barwne w swej jesiennej szacie lasy dotarł do Podkowy Leśnej.

Jak zawsze, przy naszych uroczystościach automobilowych, dzielna policja w odświętnych strojach wskazuje drogę od Nadarzyna. Role tę spełniają również doskonałe i najbardziej współczesne, bo żółte z granatowemi napisami, drogowskazy, ustawione przez Zarząd Podkowy Leśnej.

Uroczystość wypadła wprost imponująco. Barwne szeregi policji, służby elektrycznych kolei dojazdowych i okolicznych straży ogniowych utrzymywały wzorowy porządek, wśród licznie zebranych osób.

Władze państwowe reprezentowane były przez v-ministra komunikacji inż. Czapskiego, dyr. departamentu drogowego inż. Siła-Nowickiego, naczelnika inż. Rappego,

b. ministra inż. Kühna, dyr. Trylińskiego, dyr. P. Z. inż. płk. Meyera. Stawiły się liczne delegacje Automobilklubu Polski, oraz Klubów Wielkopolskiego, Pomorskiego i Łódzkiego, Aeroklubu R. P. i Warszawskiego z płk. Kwiecińskim na czele, Touring-Clubu, Polskiego Zw. Motocyklowego i poszczególnych klubów, Zw. Właścicieli Dorożek Samoch. i wielu innych stow. sportowych.

Uroczystego poświęcenia kościoła dokonał J. E. ks. biskup Szlagowski w otoczeniu licznego kleru.

Po skończonej mszy św., w chwili kiedy ks. biskup Szlagowski wyszedł przed kościół, by pobłogosławić samochody, rozległ się zbiorowy i przejmujący ryk syren samochodowych i motocyklowych, obwieszczający z dumą, że polski świat motorowy posiadł własną świątynię. Następnie ogromna kolumna kilkuset motorów, sprawnie rozwinęła się w korowód defilujący przed ks. biskupem Szlagowskim, który każdy samochód i motocykl poświęcał.

Równocześnie aeroplany, we wspaniałych ewolucjach, krążyły tuż nad kościołem.

V-Prezes Automobilklubu Polski p. Janusz Regulski wręczał defilującym piękne plakiety, które odtąd winny się znaleźć na wszystkich polskich samochodach, samolotach i motocyklach, jako symbol opieki nad niemi naszego własnego św. Krzysztofa.

Wszystko razem robiło niezapomniane i podniosłe wrażenie, w którem nie brakło i momentów wzruszenia.

Twórcy kościoła i organizatorzy uroczystości mogą być dumni ze swego dzieła. W dzisiejszych, tak ciężkich czasach, stanowi ono niewątpliwie jeden z tych impulsów tak koniecznych do podniesienia ducha i wiary we własne siły twórcze.

Uroczystości poświęcania samochodów i motocykli odbywać się będą co rok w maju.

Jesteśmy przekonani, że udział w nich będzie coraz większy i liczniejszy, że będą one zarazem rewją motoryzacji, która, wierzmy, i u nas zacznie nareszcie przybierać na siłach.

Na zakończenie chcielibyśmy zwrócić się z gorącym apelem do wszystkich organizacji i osób związanych z motoryzacją o pomoc pieniężną, choćby w najskromniejszych rozmiarach na wykończenie kościoła, który musi być tak pięknym, jak pięknym jest dzisiejszy samochód, samolot i motocykl.

P. S. Z pośród klubów motorowych zauważyliśmy dotąd na liście składek: Automobilklub Polski, zł. 250, Aeroklub R. P. zł. 250. — Łódzki Automobil-Klub zł. 100

Z ŻYCIA ŁÓDZKIEGO AUTOMOBILKLUBU.

Różne i ogólnie znane zresztą przyczyny złożyły się na to, że życie Ł. A. K. nie obfitowało w ubiegłym sezonie w pokaźną liczbę emocji sportowych. Z wyjątkiem Zjazdu Gwiaździstego do Gdyni, w którym Klub wziął jeszcze względnie liczny udział, Klub ten nie mógł skorzystać z zaproszeń ani M. K. A. na Grand Prix miasta Lwowa wzgl. na Podolski Zjazd Gwiaździsty i raid turystyczny „Szlakiem Sobieskiego" ani też z zaproszenia Śląskiego Klubu Automobilowego na Zjazd Gwiaździsty do Wisły.

Na udział w tych imprezach trzebaby było poświęcić sporo czasu a Łódź, zaprzątnięta codzienną troską o utrzymanie swych warsztatów pracy, wiele czasu nie ma.

Z drugiej jednak strony wytchnienie po pracy choćby krótkie jest bezwzględnym wymogiem życia; trzeba go więc było szukać na innej drodze.

Takie krótkie wytchnienie znalazł Klub w towarzyskiej wycieczce do Radomia.

Wyjątkowo piękny dzień jesienny, 24 września, sprzyjał tej małej imprezie i pozwolił uczestnikom odetchnąć pełną piersią wśród pięknych okolic nad Pilicą.

Trasa wiodła przez Kurowice — Ujazd — Lubochnię do Rawy, prezentując po drodze piękne wycinki lasów tomaszowskich w ich jesiennej szacie, stąd zaś w kierunku południowo-wschodnim na Nowe Miasto, w dolinę rz. Pilicy.

Dolina ta ma swój specjalny urok, który w całej swej pełni występuje właśnie w dolnym biegu Pilicy, t. j. na odcinku Inowłódź—Nowe Miasto—Białobrzegi—Warka.

Dalsza droga przez Odrzywół i Przytyk aż do Radomia przebiega znów przez okolice, gdzie, jak w kalejdoskopie, przesuwają się przed oczyma charakterystyczne pagórki umajone częstokroć parcelkami leśnemi.

Przyjęcie, jakie zgotował uczestnikom wycieczki w Radomiu p. Stanisław Wierzbicki, właściciel restauracji i winiarni przy ul. Żeromskiego 51, stanowiło swego rodzaju atrakcję nawet dla wybrednych gości.

Uprzejmość i gościnność gospodarza kazała zapomnieć wszystkim, że są przygodnymi podróżnymi w przygodnym lokalu.

Po „czarnej" w Hotelu Rzymskim, gdzie w miłym nastroju spędzono jeszcze dłuższą chwilę, wycieczka wyruszyła w powrotną dro-

gę na Przysuchę — Opoczno — Paradyż do Piotrkowa a stąd, po kolacji, przez Wadlew — Pabjanice częściowo zaś przez Opoczno — Inowłódź — Lubochnię do Łodzi.

Wycieczka ta pozostanie na długo w pamięci uczestników, jako wspomnienie mile spędzonych chwil.

Kilka tygodni później, w dniu 28 października, miała wyruszyć, na zakończenie sezonu letniego, druga taka wycieczka, tym razem do Kielc i w okolicę Łysej Góry.

Jednak okres jesiennej niepogody, jaki w tym czasie się rozpoczął, nie pozwolił już na tę wycieczkę. Trzeba było pozostać w domu i pożegnać się z myślą urządzenia wycieczek w obecnym sezonie.

ZAKONCZENIE SEZONU SPORTOWEGO — 1933 POMORSKIEGO AUTOMOBILKLUBU.

W niedzielę 8 października b. r. zamknął Pomorski Automobilklub „pościgiem za lisem" tegoroczny sezon sportowy.

Lis p. Górski startował o godz. 12-ej. Komandor imprezy p. Szymczak naprowadził o godz. 13-ej grupę myśliwych na pierwszy ślad lisa.

Liczne kluczenia lisa utrudniały w tropieniu orjentację naszych myśliwych aż w końcu wykazał lis szczyt swej chytrości zaszywając się w knieje, znanych mu tylko dobrze stron rodzinnych (lasy koło Buszewa). Pomimo, że kilka maszyn naszych myśliwych znajdowało się na dobrym tropie, wyczucie nory lisiej nie udało się zapalonym nemrodom i uznanie w postaci nagrody przypadło p. Górskiemu.

O godz. 16-ej odbył się Zjazd towarzyski w Rynkowie. Spotkanie zgromadziło lisa i myśliwych do których dołączyło się grono sympatyków a zebranie zaszczycił swoją obecnością p. prez. miasta Bydgoszczy p. Barciszewski.

Przew. Kom. sport. p. inż. Stulgiński w krótkich i serdecznych słowach zagaił tak nadspodziewanie liczne i miłe zebranie, poczem wezwał Komandora imprezy p. Szymczaka do referatu sportowego, który w treszczeniu brzmi następująco:

Dzisiejszą imprezą zakańczamy piąty rozdział historji naszego życia klubowego. Obejmując myślą to nasze życie sportowe za rok ubiegły, porównując je z latami poprzedniemi i przyjmując ich kontury na tle ogólnego życia społecznego, możemy z dumą twierdzić, że obrazy, które się na tym tle wyłaniają, są coraz jaśniejsze, są coraz barwniejsze.

Zbiorowe życie sportowe, w idealnym pojęciu, powinno mieć wdzięk poezji, harmonję muzyki i urok malarstwa.

Obcowanie z przyrodą, możność wyboru najładniejszych miejscowości na wycieczki bez liczenia się z odległością, harmonja i koleżeńskość poszczególnych członków rodziny sportowej, uszlachetnia i wzmacnia niepostrzeżenie całość tego zespołu.

Bezstronny analizator musiałby przyznać, że karty naszego życia sportowego, pisane są coraz pewniejszą ręką, że całość jest coraz bardziej jednolita. Kontury centralnego zespołu są już tak wyraźne, głosy ich tak zgrane, że mamy nietylko możnośô, ale obowiązek, wciągać w orbitę naszego życia sportowego nowe, tymczasem przygodne jednostki, bez obawy, że takie jednostki mogłyby wprowadzić dysharmonję w klubowym życiu, rozbić istniejącą spójnię. Zbyt mocno jesteśmy już zcementowani, czego dowodem chociażby mogą służyć jednogłośne zazwyczaj zapadające na zebraniach decyzje.

Nowe siły wciągać musimy 1-o dlatego, że wszelki organizm potrzebuje świeżej krwi. 2-go dlatego, że celem naszym jest nie sportowanie w ciasnym, ograniczonym kółku, ale popularyzowanie tego szlachetnego sportu. Wciągać zaś nowe siły możemy tylko urokiem naszej jedności, harmonją, prostotą i gentlemenerją naszego własnego życia sportowego, wykazywaną w naszych klubowych wycieczkach na naszych towarzyskich klubowych zebraniach. Niechże zapoczątkowaniem takiej wspólnoty naszego życia poza ścisłym kółkiem stałych pracowników na niwie sportu samochodowego, będzie obecne zebranie i wspólnie i zgodnie wybrany kandydat na nagrodę pocieszenia. Niech żyją nasi goście, niech żyją nasi przyśli koledzy.

Nagrodę pocieszenia przyznano jednogłośnie p. inż Chełchowskiemu, jako dowód uznania za najbliższe dotarcie i okrążenie nory lisiej.

Nastąpiło rozdanie nagród i plakietek pamiątkowych, które dokonał p. prez. miasta Barciszewski. Otrzymali p. Górski pierwszą nagrodę p. inż. Chełchowski, nagrodę pocieszenia. Pp. Frost, dyr. Fredyk, dyr. Dziewulski, Graczkowski, Heydemann, R. Lund, Seifert, Stenzel, inż. Stulgiński i Szymczak plakietki pamiątkowe.

Prezes Kom. Sport. oddaje czynności gospodarza w ręce p. Frosta. Zgodnie z przyjętym ceremonjałem, wypito ze wspólnej czarki (w znak jedności koleżeńskiej) węgrzyna fundowanego przez kolegę Frosta.

W miłym i serdecznym nastroju spędzono czas, aż do zmroku.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

PODATKI SAMOCHODOWE I LICZBA POJAZDÓW W NIEMCZECH.

W ciągu I kwartału b. r. budżetowego dochód z podatków samochodowych w Niemczech, po raz pierwszy od kilku lat, wykazał niewielki wzrost w stosunku do I kwartału roku budżetowego 1932 i 1933. Ten wzrost, który wyniósł 2,32 miljonów marek, przypadł na miesiące maj i czerwiec, gdy tymczasem dochód w kwietniu wykazał spadek o 3,49 miljonów w stosunku do dochodu w r. 1932. W maju r. b. wpłynęło okrągło o 5 miljonów marek więcej niż w tym miesiącu poprzedniego roku. Wogóle w pierwszych kwartałach wpływy z podatków samochodowych wynosiły: w r. 1929/30 — 61,04 miljonów marek, w r. 1930/31 — 61,15 milj. marek, w r. 1931/32 — 62,70 miljonów marek, w r. 1932/33 — 51.71 milj. marek i w r. 1933/34 — 54,03 milj. marek.

Ponieważ nowe samochody osobowe są zwolnione od opłaty podatków samochodowych, należy przyjąć, że wzrost dochodu ogólnego trzeba przypisać temu, że właściciele samochodów w I kwartale wpłacali chętnie podatki za cały rok z góry w celu otrzymania premji zniżkowej.

Według urzędowej statystyki Rzeszy Niemieckiej liczba pojazdów mechanicznych po spadku przeszłorocznym, obecnie wzrosła. Na 1 lipca 1933 r. było w ruchu 852.776 motocykli, (w stosunku do przeszłego roku więcej o 4,1%), 522,209 osobowych samochodów (+ 5%), 155.290 samochodów ciężarowych (+ 1,8%), przy ogólnej liczbie wszystkich pojazdów mechanicznych w Rzeszy 1.562.823 (+ 4,2%). W ten sposób liczba samochodów osobowych i motocykli znowu dosięgła, a nawet przewyższyła poziom 1931 r., jednakże samochodów ciężarowych jest jeszcze mniejsza o 3,6% od najwyższej liczby w roku 1931.



EGZAMINOWANIE KIEROWCÓW WE FRANCJI.

Jak wiadomo, egzaminowanie osób, pragnących otrzymać pozwolenie we Francji na kierowanie pojazdami mechanicznemi, jest przeprowadzane przez „Związek Francuskich Zrzeszeń Turystycznych" (Union National des Associations de Tourisme, w skróceniu U. N. A. T.) od r. 1924, kiedy sprawa ta została przejęta od technicznych urzędów państwowych.

Z początku Związek rozpoczął pracę tylko w niektórych departamentach, a wobec dodatnich rezultatów, objął od r. 1926 całe terytorjum Francji. Kierownictwo tych egzaminów bardzo dba o należyte funkcjonowanie odpowiedniej służby i pozostaje w stałym kontakcie zarówno z Ministerstwem Robót Publicznych, jak i z prefektami departamentów.

W r. 1932 Związek przeprowadził 510.854 egzaminy, mniej niż w r. 1931 i w 1930 (odpowiednie cyfry 547,015 i 559,651). Z liczby 510,824 kandydatów zdało egzamin 316,837 (t. j. 62%), w tej liczbie kobiet 28.217.

Należy jeszcze zaznaczyć, że o ile liczba pozwoleń na kierowanie samochodami osobowemi, ciężarowemi i motocyklami zmniejszyła się w stosunku do r. 1931 o 33.127, to liczba pozwoleń na prowadzenie autobusów wzrosła o 2591 (14284 w r. 1932 i 11.693 w r. 1931). Jest to skutek zwiększenia się liczby linij, na których odbywa się publiczny przewóz osób autobusami i autokarami.

CORAZ MNIEJ DZIECI GINIE OD SAMOCHODÓW NA ULICACH NEW YORKU.

Główna komenda policji w New Yorku stwierdziła, że w ciągu marca zginęło od wypadków samochodowych w całem mieście zaledwie 11 dzieci, co daje cyfrę najniższą za ostatnie 12 lat. W ciągu I-go kwartału 1933 r. liczba dzieci, ofiar wypadków samochodowych, zmniejszyła się o 28% w stosunku do odpowiedniego kwartału 1932 r. Najważniejszym powodem wypadków z dziećmi jest przechodzenie przez jezdnię w punktach niedozwolonych, dalej idzie jeżdżenie dzieci na hulaj-nogach po jezdniach (42 wypadki śmiertelne w r. 1932 i 56 w r. 1931), na trzeciem miejscu idą zabawy dzieci na jezdni, i wreszcie czepianie się pojazdów. Nieprzestrzeganie znaków świetlnych, stanowiące główną przyczynę wypadków z dorosłemi, stoi dopiero na piątym miejscu u dzieci.

ŚWIATOWA STATYSTYKA SAMOCHODOWA.

Według danych, zebranych przez Departament Handlu Stanów Zje-

dnoczonych, ogólna liczba samochodów na 1 stycznia 1933 r. wynosiła 33,658.295. Z tej liczby było 27.813.201 samochodów osobowych, 5.396.566 ciężarowych i 358.528 autobusów. Stany Zjednoczone, gdzie jeden samochód przypada na 5 osób, posiadały 24.317.020 samochodów. Powyżej 100.000 samochodów posiadały następujące kraje: Francja 1.845.400, Anglja 1.385.472. Kanada 1.106.408, Niemcy 616.200, Australja 533.833, Włochy 323.336, Argentyna 307.947, Nowa Zelandja 190.547, Belgja 182.689 i Hiszpanja 159.200. W ciągu r. 1932 ilość zarejestrowanych samochodów spadła w Stanach Zjednoczon. z 25.966.353 na wyżej podaną cyfrę 24.317.020, czyli o 6,4%, gdy tymczasem we wszystkich innych krajach spadek wynosił tylko 0,3% (z 9.277.044 na 9.251.275 samochodów).

Źródła niemieckie podają ku końcowi roku 1932 ogólną ilość pojazdów mechanicznych, a więc samochodów i motocykli, na 35.346.000. W poprzednich latach cyfry te wynosiły w r. 1928 — 29.548.000, w r. 1929 — 31.888.000, w r. 1930—35.042.000, w r. 1931—35.806.000. Na Niemcy przypadało w latach 1928—1932 procentowy udział: 1,6%, 1,8%, 1,9%, 1,9% i 1,8%, a na Stany Zjednoczone 78,3%, 76,9%, 75,8%, 74,1%, 73,5%.

Z produkcji w r. 1931 przypadało na Stany Zjednoczone 78,2%, na Anglję 7,6%, na Francję 6,4%, na Kanadę 2,7%, na Niemcy 2,6% i na wszystkie inne kraje razem wzięte 2,5%.

W Czechosłowacji na początku r. b. było ogółem pojazdów mechanicznych 147.807, czyli o 26,6% więcej niż podczas dokładnego spisu w r. 1931. Przyrost ten jest znaczny, jednakże w ciągu ostatnich dwóch lat zmniejszył się w stosunku do poprzednich okresów, a to dzięki ogólnemu kryzysowi. Najwięcej było samochodów osobowych, mianowicie 67.124 czyli 45%. Ciężarowych i lekkich przemysłowych samochodów było 28.198, autobusów 3.703, motocykli 43.363.

Największy przyrost liczby samochodów 38% dały samochody osobowe, ciężarowe — 25,3%, autobusy — 13,8% i motocykle — 19,4%. Różnych pojazdów mechanicznych, nie objętych wymienionemi kategorjami było w początku 1933 r: sztuk 5.419. Poprzednich cyfr za rok 1931 statystyki czeskie nie podają.

BEZPIECZEŃSTWO W SAMOCHODZIE.

Minimum bezpieczeństwa i wytrzymałości — to dewiza dzisiejszego auta. Jedno i drugie jest osiągalne tylko przy zastosowaniu najlepszych materjałów i najnowszych zdobyczy techniki. Nowy samochód ze zwykłem szkłem jest dziś przeżytkiem, grozi on w 95% zdrowiu i życiu pasażerów i choć nie nazywa się narzędziem morderczem to w każdym razie jest lakierowaną tandetą. Żądajcie szkła nierozpryskującego się, dającego ochronę i zabezpieczenie.

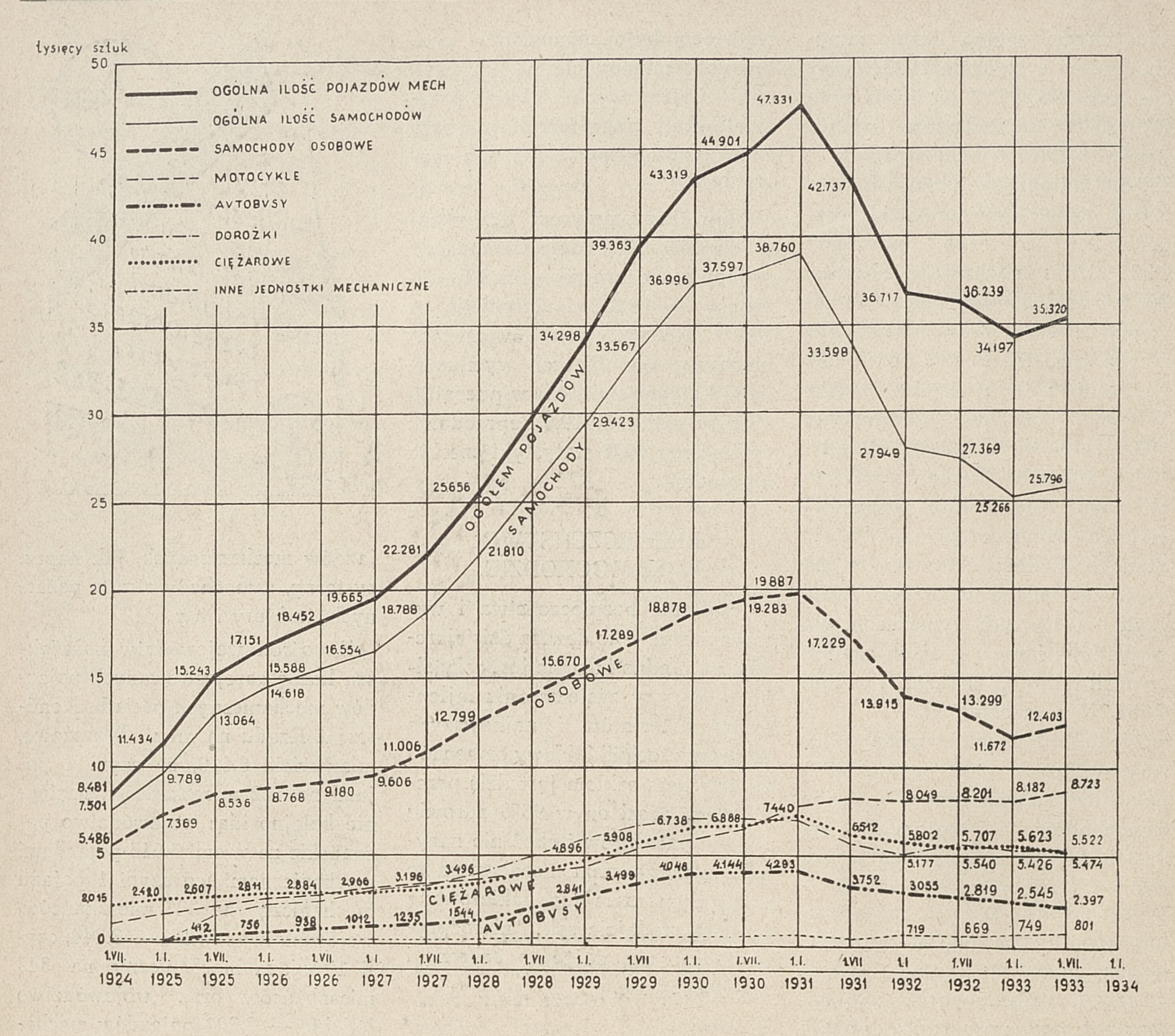
STATYSTYKA POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE

Departament dróg kołowych Ministerstwa Komunikacji opracował niedawno bardzo ciekawą statystykę pojazdów mechanicznych w Polsce. Jak wynika z danych tej statystyki, mamy w kraju ogólną liczbę 35.320 pojazdów mechanicznych, co przy 32.649.000 mieszkańców wynosi 924 osoby 1 pojazd mechaniczny. Jeśli chodzi o rodzaje pojazdów mechanicznych, to na drogach polskich kursuje 12.403 samochody osobowe, 5.522 auto-dorożek, 2.397 autobusów i 5.474 samochody ciężarowe. Prócz tego posiadamy 8.723 motocykli i 801 innych pojazdów mechanicznych, jak naprz. cysterny, samochody straży pożarnych, traktory i t. p.

Z pośród województw największą liczbę zarejestrowanych pojazdów mechanicznych posiada Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę, mianowicie 6.610, co czyni 1 pojazd na 182 mieszkańców, następnie kolejno idą: województwo poznańskie ze swemi 5.615 pojazdami mechanicznemi, co czyni 1 pojazd mechaniczny na 385 mieszkańców, województwo Śląskie — 3.844, czyli 1 pojazd mechaniczny na 345 mieszkańców oraz województwo łódzkie — 3.300 pojazdów mechanicznych, t. j. 1 pojazd na 815 mieszkańców.

Najmniejszą ilością pojazdów mechanicznych wykazało się województwo poleskie — wszystkie 250 wozów — czyli 1 pojazd mechaniczny na 4.660 mieszkańców! Jednakże procentowo najmniejszą ilość pojazdów mechanicznych posiada województwo tarnopolskie: 1 pojazd na 6.250 mieszkańców! (ogółem 262 pojazdy mechaniczne na terenie całego województwa).

Niemniej ciekawa jest również statystyka przyrostu względnie ubytku pojazdów mechanicznych w Polsce. Wbrew dość powszechnej w kraju opinji, jakoby ostatnie mie-



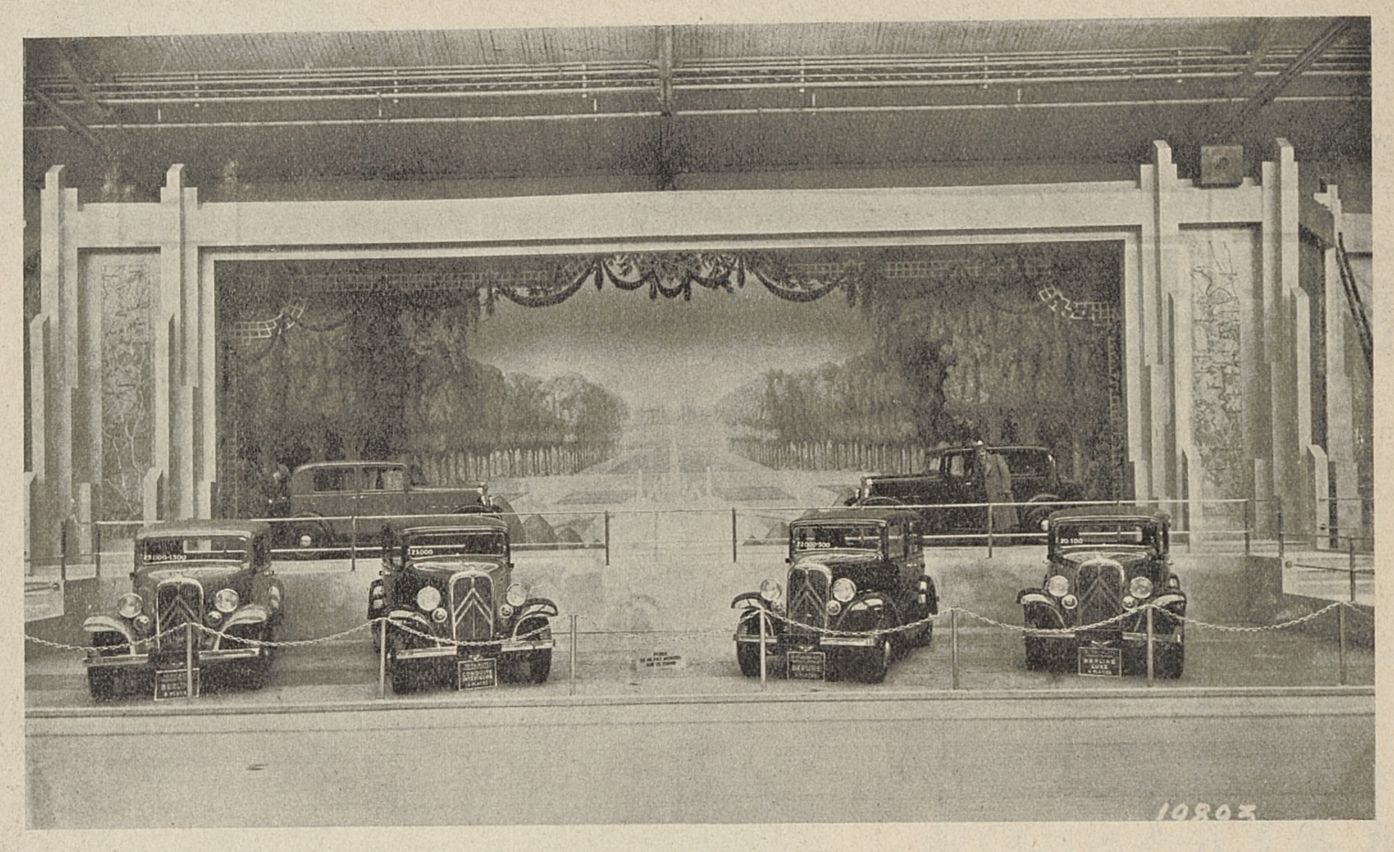
siące oznaczały gwałtowne kurczenie się stanu posiadania pojazdów mechanicznych, należy stwierdzić, że jednak niektóre województwa nietylko nie wykazały ubytku, lecz wykazały nawet pewien przyrost. Tak naprzykład województwo wileńskie (wykazujące największy przyrost w ciągu półrocza ubiegłego) może się poszczycić aż 23 procentami przyrostu. Najmniejszy przyrost wykazuje województwo warszawskie, bo tylko 0,9 proc. Są także i województwa, wykazujące ubytek: największy wykazało województwo białostockie — w wysokości 7,8%, najmniejszy ubytek wykazuje województwo lwowskie — 0,3%.

Jeden pojazd mechaniczny przypadał

1/VII 1924	na	3168	Mieszkańców
1/I 1925	„	2350	„
1/VII 1925	„	1763	„
1/I 1926	„	1566	„
1/VII 1926	„	1456	„
1/I 1927	„	1387	„
1/VII 1927	„	1241	„
1/I 1928	„	1174	„
1/VII 1928	„	—	„
1/I 1929	„	889	„
1/VII 1929	„	775	„
1/I 1930	„	714	„
1/VII 1930	„	689	„
1/I 1931	„	658	„
1/VII 1931	„	734	„
1/I 1932	„	875	„
1/VII 1932	„	892	„
1/I 1933	„	955	„
1/VII 1933	„	924	„
1/I 1934			

Gdybyśmy chcieli sobie przedstawić obraz przyrostu względnie ubytku pojazdów mechanicznych z podziałem na poszczególne rodzaje pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1 stycznia 1933 — to tu półroczny procentowy przyrost względnie ubytek będzie się przedstawiał następująco: pojazdy mechaniczne osobowe — przyrost 6,3%; dorożki — przyrost 1,8%; autobusy — ubytek 5,8%; pojazdy ciężarowe — ubytek 2,6%; motocykle — wzrost 6,6%; inne pojazdy mechaniczne, jak naprz. cysterny, samochody pożarnicze, traktory i t. p. wykazały wzrost o 6,9%.

(h.).



Fragment wystawy samochodów osobowych.

STAŁA WYSTAWA CITROËNA W PARYŻU

Prawdziwą atrakcją Paryża stała się urządzona w ostatnich latach wystawa Citroëna.

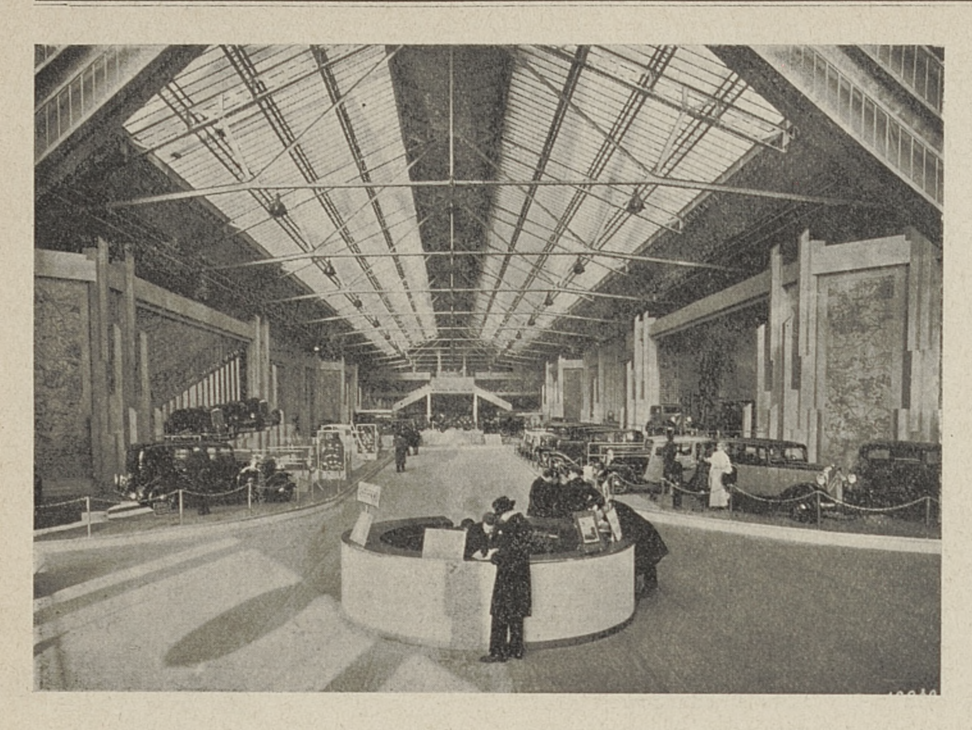
Ze zwykłym sobie rozmachem postanowił „Europejski Ford" udostępnić szerokiej publiczności dokładne zapoznanie się z samochodem Citroën, nowoczesnemi metodami fabrykacji i z rozwojem motoryzacji. W tym celu nabyto halę dworca towarowego St. Lazare, opuszczoną przez zarząd kolei. Hala ta położona w centrum miasta na Place de L'Europe stanowi dziś największy bodaj w świecie salon samochodowy.

Olbrzymia hala, w której wystawione jest stale paręset samochodów osobowych i ciężarowych ze wszelkiemi rodzajami karoseryj, które dostarcza Citroën, zaludniona jest całą armją manekinów, odgrywających rolę pasażerów, szoferów, lub mechaników, obsługujących samochody. Manekiny te — wspaniale oczywiście wykonane i ubrane — dają chwilami złudzenie osób żywych i czynią tą wystawę jeszcze bardziej zajmującą.

Dekoracja hali jest celowa i estetyczna. Reliefowe mapy Francji i obok wspaniałe krajobrazy okolic pokazanych na mapach ożywiają całość.

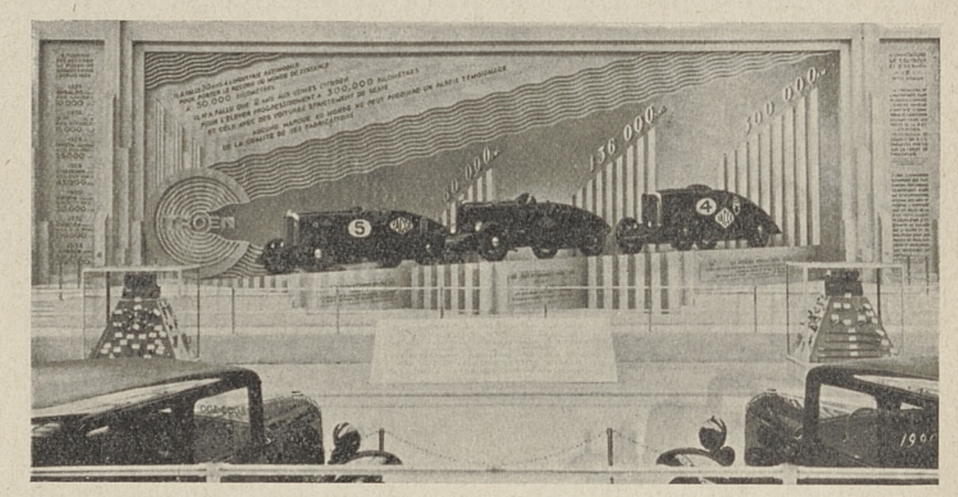
Na wystawie funkcjonuje stałe biuro informacyjne, gdzie można dowiedzieć się nietylko najdrobniejszych szczegółów o samochodach i fabryce Citroëna, ale wszystkiego co ma tylko cośkolwiek z motoryzacją wspólnego.

W tej samej olbrzymiej hali mieści się Muzeum światowych wypraw Citroëna. Widzimy tam panoramy przedstawiające fragmenty z pierwszego przebycia Sahary, z wyprawy przez czarny kontynent, a wreszcie wspaniałe widoki przełęczy górskich w Himalajach, podczas ostatniej wyprawy przez całą Azję. Na tle panoram ustawione są zwycięskie samochody Citroën-Kegresse. Wspomnieć należy, że w wyprawach Citroëna brali udział wybitni uczeni geologowie, historycy, etnografowie i t. d. oraz malarze, których obrazy upiększają ściany muzeum pełnego ciekawych zbiorów. Kinematograf uzupełnia tę ciekawą wystawę. Przez cały dzień wyświetlane są filmy przedstawiające zdjęcia aktualne i wspaniałe, jedyne w swoim rodzaju filmy dokumentacyjne z egzotycznych wypraw Citroëna.





U góry — Ogólny widok hali oraz fragment biura informacyjnego.
W środku — Trzy samochody rekordowe.
U dołu — Samochody dostawcze i sanitarne oraz fragment biura informacyjnego.







KIEDY NALEŻY NARZEKAĆ NA KRYZYS, A GDZIE POCZYNIĆ KONTROLĘ.

Ostatniemi czasy utarło się wśród braci automobilowej utyskiwanie na fatalny stan dróg; w prasie codziennej i fachowej zamieszczono, w ciągu ostatnich paru lat, tak wiele szpalt sarkania, iż chyba samemi wycinkami możnaby było opasać glob, lub pozatykać wyrwy i doły naszych dróg.

Ale dajmy spokój drogom, — powiedzmy: robi się co można — kryzys — i basta!

Poruszyć chcę artykułem swoim inną bolączkę, bolączkę, która zapanowała ostatnio, niepodzielnie, u nas, na wszystkich szlakach turystycznych, którą jednak można usunąć bez kosztów, którą nie spowodował kryzys — chyba kryzys dobrej woli, jakiejś perfidnej złośliwości, walki niezrozumiałej dla automobilistów, a uprawianej, niestety, kosztem ich cierpliwości i kieszeni.

Bolączka ta, a raczej niezrozumiałe lekceważenie tych, na których zarabia się krocie, powstała od chwili wprowadzenia sprzedaży benzyny z domieszką spirytusu, — t. zw. mieszanki. (Opinja, i zdania ogółu automobilistów, motocyklistów, firm i instytucyj posiadających tabor pojazdów mechanicznych, jestem pewien, będzie zgodną z intencją mojego artykułu).

Do czasu, jak długo nie uogólniono sprzedaży mieszanek, wszystko było w jako takim porządku. Mieliśmy benzynę najprzeróżniejszych towarzystw naftowych, — różniczkowaliśmy: możliwa, dobra i najlepsza. Trafiało się na którymś szlaku turystycznym, czy w drodze, na gatunek benzyny, do którego nie mieliśmy przekonania; — mówiło się — „trudno, nie ma innej!". Brało się ilość wy-

starczającą do dojechania do najbliższej stacji, gdzie uzupełnialiśmy bak na dalszą turę. Lecz z chwilą wprowadzenia sprzedaży mieszanki rozpoczęła się nowa serja niespodzianek i zmartwień. Mieszanka — zaznaczam wyraźnie — nabywana w standach „Polminu" i „Drago", była i jest zawsze jednakowej jakości; po nabyciu mieszanki, na stacjach wymienionych, zawsze mogę być pewien sprawnego działania silnika.

Mieszanki, które otrzymywałem w czasie imprez samochodowych, bezpośrednio ze stoisk zainstalowanych przez Państwowy Monopol Spirytusowy również nigdy nie zawodziły.

Ale ponoć wszystkie, rozsiane po całej Polsce stacje, stacyjki, składy i sklepy sprzedają mieszankę, jednej i tej samej jakości, czy recepty, tą samą, co „Polmin" i „Drago"?

Nie, nie prawda!

Mieszanka nabywana na innych stacjach, po za wymienionemi, jest najprzeróżniejszej jakości. Częstokroć silnik niemal dławi się i jest daleki od normalnej pracy; nie wspominając już o trudności zapuszania silnika zimnego.

Mieszankę dobrą każdy automobilista, czy to motocyklista, wyczuje odrazu po zapachu, pozna po odcieniu; po zwilżeniu ręki szybko schnie i nie pozostawia po sobie tłuszczu. Zła mieszanka pozbawioną jest wszystkich tych właściwości; a po zastosowaniu jej jawnem się staje, że producentom rozchodzi się li tylko o upozorowanie dotrzymania swoich zobowiązań handlowych. Odczuwa się częstokroć najpodlejszego gatunku benzynę, niemal naftę, zmieszaną z substancjami lekkiemi, dla zachowania, właściwego mieszankom, ciężaru gatunkowego. (Czynione w tym kierunku, przez moich znajomych, analizy, potwierdziły moje podejrzenia).

Z innej zaś strony widocznie towarzystwom naftowym jest jednak na rękę sprzedaż mieszanki, ale chyba z tej strony, że umożliwia ona do wyzbycia się jakichś odpadków benzynowych, które normalnie, bez domieszki spirytusu, nie mogłyby być wpakowane nabywcom.

Ale złą drogę obrano. Sprzedaż mieszanek spirytusowych wprowadzona jest niemal w całej Europie. Żadna benzyna nie może jej dorównać. Jesienią i zimą, jeśli tylko instalacja elektryczna jest w należytym porządku, zyskujemy b. łatwy rozruch i lekki start. Ja osobiście stosuję mieszankę od zarania jej wprowadzenia; zaopatrywałem się w nią na wszystkie imprezy samochodowe i wycieczki turystyczne, — i dawno przekonałem się o dodatnich stronach polskiej mieszanki spirytusowej.

W czasie ostatniego raidu, Warszawa — Gdynia, wyjechałem będąc zaopatrzony w paliwo ze stacji Polmin. Ciężki etap 180 klm., Warszawa — Białystok, przebyłem w ciągu 2 godzin. Chwilami wyciągałem 130—140 klm./godz., — silnik

pracował lekko i sprawnie. W Białymstoku uzupełniłem zbiornik 50 ltr. mieszanki, tym razem na stacji nie polminowskiej. Odrazu wyczułem w pracy silnika różnicę, miałem wrażenie, iż na wszystkie koła zaciągnięto hamulce: silnik dławił się, kichał, strzelał, nie mogłem już żadną miarą wyciągnąć po nad 110 klm/godz.. Nawet na najlepszych odcinkach drogi. Znów wlano mi jakiegoś paskudztwa!

Mojem zdaniem, Państwowy Monopol Spirytusowy, dbający o reputację mieszanek, zwłaszcza po uogólnieniu jej na rynku, powinien kontrolować punkta sprzedaży i stacje. Powinien nawet wprowadzać lotne kontrole na szlakach turystycznych i ruchliwszych drogach.

Tego rodzaju kontrola dopomogłaby może jeszcze i do uregulowania samej aprowizacji. W Polsce sprawa ta postawiona jest fatalnie.

Zdarzało mi się nie raz, iż po przyjechaniu gdzieś do miasteczka, w którem według mapy samochodowej — wydanej nawet przez któreś z towarzystw naftowych — jest stacja benzynowa, lub punkt sprzedaży, ani benzyny, ani mieszanki nie było. Spotykałem się z takiemi oświadczeniami, że „kupiec handlujący benzyną splajtował przed miesiącem", lub, że „brakuje jej od trzech tygodni". I, co w takim wypadku czynić? Traci się godziny na wyżebranie odrobiny benzyny u prywatnych posiadaczy wozów (jeśli na szczęście tacy są w danej okolicy), w komendach straży ogniowych, lub wykupuje się w aptece benzynę leczniczą i denaturat, i na tego rodzaju coctailach jedzie się na poszukiwanie innej stacji.

Żeby to chociaż podobne wypadki zdarzały się tylko gdzieś w zapadłej dziurze, żeby to jeszcze nie na szlakach, gdzie automobilista jest rzadkim gościem, — ale gdzie tam! — ostatnio tego rodzaju zdarzenie miałem na odcinku 100-kilometrowym, bardzo ruchliwego i ważnego szlaku: Przeworsk — Sandomierz. Ani w Rudniku, ani w Nisku, ba, nawet Rozwadowie nie mogłem uzupełnić zbiornika (!). I tam właśnie mówiono mi, że od trzech tygodni oczekuje się na transport. Notabene było to w ruchliwym jeszcze czasie, raczej w pełni sezonu turystycznego, w m-cu wrześniu.

Szukałem wówczas benzyny nawet w zmotoryzowanych strażach ogniowych: w dwu miejscach nie chciano mi dać (może nie mieli i wstydzili się przyznać), w trzecim — mieli wszystkiego dosłownie cztery litry.

Na zakończenie druga strona medalu naszej aprowizacji benzynowej: spróbujmy być opieszałymi i nie zaopatrzmy się w paliwo w większej ilości, wyruszając w drogę w piątek pod wieczór, lub w sobotę, znajdźmy się w jakiejś mieścinie — nie wspominam tu już o jakiejś Wólce, nie, wymienię w tym wypadku nawet Zamościa. Święto. Szabes. Nie pomogą ni prośby ni groźby. Święto, i basta! — nie otworzy sklepu, czy stacji. Nie sprzeda.

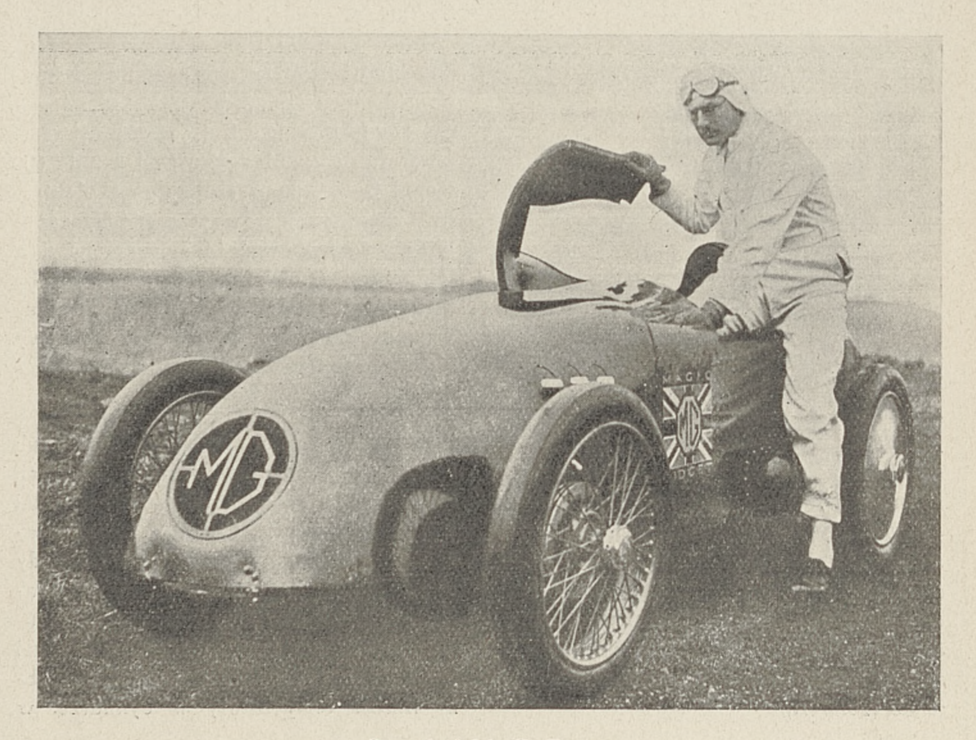
I znów pozostaje, i w tym wypadku, wędrówka po dziedzicach, urzędach, strażach pożarnych, i, aptekach. Benzyna jest, ale święto!...

Garść tych żalów potwierdzą wszyscy automobiliści. Może zwrócą one uwagę odpowiednich czynników, dbających o dobro rozwoju motoryzacji kraju, bo, jak zaznaczyłem na wstępie: o drogach pisaliśmy, mówiliśmy i, czekamy, — kryzys, — lecz tego rodzaju niedociągnięcia można przekreślić szybko i raz na zawsze.

*

Przesyłając do redakcji swój list-artykuł, może przyczynię się nim do ukrócenia samowoli i plagi gnębiącej nas obecnie i dyskredytującej w oczach turystów zagranicznych, którzy jednak do nas co raz liczniej zaglądają.

Jerzy Żochowski,
czł. Automobilklubu Polski.
(n.).



Samochód M. G. Eystona. *(Photo Associated-Press).*

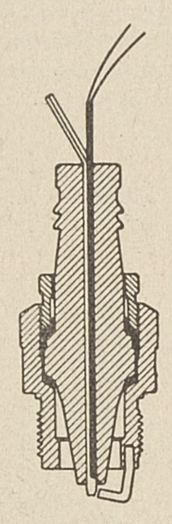
CIEKAWE DOŚWIADCZENIA NAD WARUNKAMI PRACY ŚWIECY ZAPŁONOWEJ.

(według pisma Power Boating, Cleveland).

Każdy właściciel samochodu, motocykla czy też silnika spalinowego miał nieraz do czynienia ze świecami i poznał zasady ich konstrukcji oraz sposoby oczyszczania i regulacji w razie wadliwego działania, mało natomiast osób zdaje sobie sprawę z tego w jakich ciężkich warunkach świece pracują i na jakie narażone są one uszkodzenia.

W każdej świecy osadza się na końcu izolatora i elektrody krusta węglowa dlatego, że koniec świecy znajduje się wewnątrz cylindra i narażony jest na wysokie temperatury, przy których osadza się oliwa i przemienia się w węgiel. Węgiel ten utrudnia należyte działanie świecy i powoduje z czasem samozapłon.

Inżynierowie fabryki świec „Champion Spark Plug" przeprowadzili tysiące ciekawych prób celem znalezienia sposobu zapobieżenia temu osadowi. W czasie prób tych okazało się, że przy pewnych temperaturach węgiel nie osadza się, natomiast za wysoka temperatura elektrody powoduje żarzenie się krusty węglowej i samozapłon. Całe zadanie sprowadziło się więc do tego, by znaleść taką temperaturę, przy której węgiel nie osadza się i nie żarzy.



Rysunek 1.

Przekrój świecy z ogniwem termicznem, stosowanej w fabryce Champion do dokładnego określenia temperatury, powstającej w świecy w rozmaitych jej punktach. Ogniwo to składa się z dwu drucików, platynowego i platynowo-rhodium, spojonych ze sobą na końcu i przeprowadzonych w rurce z sillimanitu o średnicy zewnętrznej 45/1000 cala o dwu otworach o średnicy 7/1000 cala. Druciki te zostały osadzone w rurce i umieszczone w rowku wyżłobionym w elektrodzie centralnej, która włożona została do izolatora.

Dla sprawdzenia tej teorji zbudowali oni świecę z ogniwem termicznem. Świeca ta jak to wskazuje rysunek 1, zbudowana została z seryjnej świecy, w której wstawiono ogniwo termiczne, składające się z dwu drucików, platynowego i platynowo-rhodium razem spojonych i wprowadzonych do rurki z sillimanitu. Całość osadzona została w izolatorze elektrody centralnej. Końce ogniwa połączone zostały z pyrometrem, tak by można było odczytywać temperatury, występujące na elektrodzie.

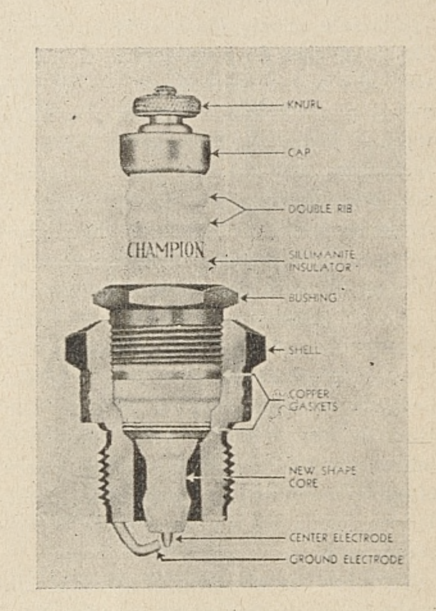
Do prób użyto nowoczesnego silnika 8-cio cylindrowego, połączonego z dynamometrem. Silnik chodził podczas prób pod obciążeniem, przy 3400 obrotach na minutę.

Eksperymenty dokonane zapomocą opisanego powyżej przyrządu doprowadziły do stworzenia nowego, przewężonego typu izolatora elektrody centralnej. Kształt tego izolatora widać dokładnie na rysunku 2. Setki prób i doświadczeń udowodniły, że przy tym kształcie temperatura końca izolatora waha się pomiędzy 700 i 710 stopni Cels., natomiast temperatura pośrednia wynosi od 590 do 600 stopni Cels. Temperatura końca elektrody i izolatora jest dosyć niską by zapobiegać żarzeniu się i samozapłonowi a temperatura pośrednia dosyć wysoką by niedopuszczać do tworzenia się osadu. Wielokrotne próby udowodniły, że nowy kształt izolatora wyklucza zupełnie osadzanie się krusty węglowej na końcu.

Każdy właściciel silnika wie mniej lub więcej dokładnie, że komplet dobrych świec ma natychmiastowy i bezpośredni wpływ na zużycie paliwa i ekonomiczność eksploatacji, natomiast nie każdy orjentuje się, że nieodpowiednio dobrana świeca spowodować może duże uszkodzenia silnika. Zapomocą opisanej powyżej świecy stwierdzono bardzo szybki wzrost temperatury w cylindrze, w którym założono nieodpowiednią świecę. Nie nasuwa to żadnych wątpliwości co do możności poważnych uszkodzeń silnika z tego powodu.

Rezultaty tych poważnych doświadczeń w fabryce Champion dały materjał do opracowania nowego typu świecy, który spełnia swe zadanie tak jak tego dotychczas żaden typ świecy spełniać nie mógł, gdyż tylko obecny typ nie dopuszcza do osadzania się krusty węglowej i wyklucza samozapłon działając nienagannie w każdym silniku.

(n.).

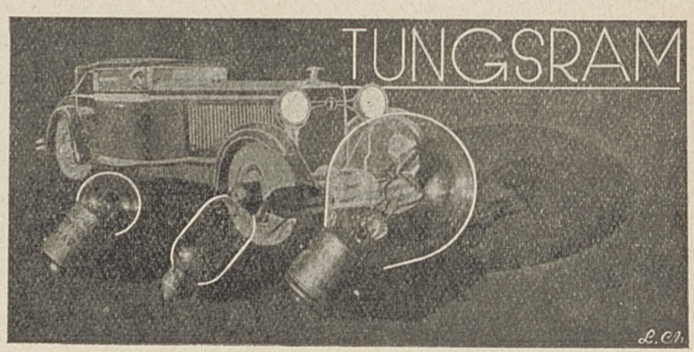


Rysunek 2.

Przekrój nowego typu świecy Championa, na którym widać nowy kształt końca izolatora. Kształt taki opracowany został w toku prób przeprowadzanych w laboratorjach fabrycznych nad temperaturą w jakiej usunąć można osadzanie się krusty węglowej na końcu elektrody i izolatora.
nakrętka,
nakrywka,
podwójne żeberko,
izolator z sillimanitu,
tulejka,
korpus świecy,
uszczelki miedziane,
nowy kształt końca izolatora,
elektroda centralna,
elektroda boczna.

MIĘDZYNARODOWY KALENDARZ SPORTOWY
NA ROK 1934

20 — 26 Styczeń	**Monaco.** XIII-ty Rallye do Monte-Carlo.
16 — 18 Luty	**Italja.** III-ci Zimowy Alpejski wyścig okrężny.
18 Luty	**Francja.** III-cie Grand Prix m. Pau.
25 „	**Szwecja.** VI-te Zimowe Grand Prix.
24 — 29 Marzec	**Francja.** XIII-ty Międzynarodowy raid turystyczny Paryż — Nicea
29 Marzec	**Francja.** XX-ty Międzynarodowy wyścig na zboczu la Turbie.
2 Kwiecień	**Monaco.** Grand Prix Monaco.
2 „	**Anglja.** Wyścig Brooklands Automobile Racing-Clubu.
7 — 8 Kwiecień	**Italja.** 8-my Puhar wyścigu 1.000 mil
22 Kwiecień	**Italja.** 10-ty Wyścig okrężny Aleksandrji „P. Bordino" (wyścig).
28 Kwiecień	**Anglja.** 2-gi Wyścig Junior Car Club International Trophy Races.
29 Kwiecień	**Francja.** Grand Prix m. Tunisu.
5 — 11 Maj	**Francja.** 3-cie Międzynarodowe Rallye Maroca.
6 Maj	**Italja.** 8-me Grand Prix Tripolisu (wyścig)
20 Maj	**Francja.** Grand Prix m. Casablanca.
30 — 21 „	**Francja.** 3-cie Grand Prix m. Nimes.
20 „	**Italja.** 25-te Wyścigi Targa Florio. (wyścig).
20 Maj	**Belgja.** 9-te Grand Prix Granic.
21 „	**Węgry.** Grand Prix Węgier.
26 — 31 „	**Italja.** 1-szy Wyścig Okrężny Włoski (sport).
27 Maj	**Niemcy.** Międzynarodowe wyścigi t. Avus.
30 „	**Ameryka.** Grand Prix Indianopolis.
30 — 1 Czerwiec	**Anglja.** 2-gi wyścig Isle of Man.
3 „	**Francja.** Wyścig na zboczu Sésanne.
3 „	**Niemcy.** Wyścigi na torze Eifel.
5 „	**POLSKA. Grand Prix m. Lwowa.**
9 „	**Anglja.** Midland Automobile Club Shelsley Walsh Hill Climb.
10 Czerwiec	**Italja.** 9-ta Królewska Nagroda Rzymu (wyścig).
16 — 17 Czerwiec	**Francja.** Grand Prix 24 godzin w Mans.
16 — 17 „	**Austrja.** 2-gi wyścig Alpejski.
17 „	**Niemcy.** Międzynarodowe wyścigi Górskie na zboczu Kesselbergu.
17 Czerwiec	**Hiszpanja.** 5-te Grand Prix Pena-Rhin.
17 „	**Italja.** 11-te wyścigi Pontedecimo-Giovi (wyścig i sport).
23 Czerwiec	**Anglja.** Wyścig British Racing Drivers Club (British Empire Trophy Meeting).
24 Czerwiec	**Italja.** Grand Prix Monzy (wyścig),
24 „	**Francja.** 3-ci wyścig okrężny Lotaryngji.
1 Lipiec	**Francja.** Grand Prix Automobilklubu Francji.
8 Lipiec	**Belgja.** 11-te wyścigi dla wozów seryjnych.
8 Lipiec	**Francja.** 9-te Grand Prix Marny.
15 Lipiec	**Niemcy.** Grand Prix Niemiec.
21 — 22 „	**Niemcy.** Wyścig 2.000 km.
22 „	**Austrja.** Wyścig na zboczu Gaisberg
22 „	**Francja.** 6-ty Wyścig Okrężny m. Dieppe.
22 „	**Italja.** 13-ty Wyścig Okrężny Montenero; Puhar Ciano (wyścig).
29 Lipiec	**Belgja.** Grand Prix Belgji.
29 „	**Austrja.** 5-ty Wyścig na zboczu Poetschen.
5 Sierpień	**Szwajcarja.** 10-ty Wyścig na zboczu Klausen.
5 „	**Szwecja.** Letnie Grand Prix Szwecji.
5 „	**Luxemburg.** Grand Prix Automobilklubu Księstwa Luxemburskiego.
6 Sierpień	**Anglja.** Wyścigi Brooklands Automobile Racing Clubu.
7 — 12 Sierpień	**Niemcy,** Austrja, Francja, Włochy i Szwajcarja... VI-ty Międzynarodowy Puhar Alp.
12 Sierpień	**Francja.** Grand Prix Automobilklubu. Nicei
12 Sierpień	**Francja.** Grand Prix m. la Baule.
12 „	**Italja.** Wyścig Targa Abruzzo (sport).
15 „	**Italja.** 10-ty Puhar Acerbo (wyścig).
19 „	**Niemcy.** Grand Prix Górskie Niemiec.
19 „	**Francja.** Grand Prix Marsylji.
26 „	**Szwajcarja.** Grand Prix Szwajcarji.
26 „	**Italja.** 3-ci wyścig Stelvio (wyścig) sport).
26 Sierpień	**Francja.** Grand Prix Comminges.
26 — 1 Wrzesień	**Francja.** Rallye Alzacji.
31 — 1 „	**Anglja.** Międzynarodowy Wyścig Turystyczny (Tourist Trophy Race).
2 Wrzesień	**Rumunja.** Wyścigi na zboczu Feleac.
9 „	**Italja.** XII Grand Prix Italji.
9 „	**Francja.** Rallye Baule-Pornichet.
16 „	**Austrja.** Wyścig Okrężny Wiednia.
16 „	**Italja.** 5-ty Wyścig Okrężny m. Cremony (wyścig).
16 Wrzesień	**Francja.** 26-te Wyścigi na zboczu Mont-Ventoux.
22 „	**Anglja.** Wyścig 500 mil British Racing Drivers Club.
23 Wrzesień	**Hiszpanja.** Grand Prix Hiszpanji.
29 „	**Anglja.** 13 Midland Automobile Club Shelsley Wals Hill Climb.
30 Wrzesień	**Czechosłowacja.** V-ty Wyścig Okrężny na torze Masaryka.
6 Październik	**Anglja.** 2-gie Derby i D. M. C. Ltd. Donington Park Races.
7 „	**Austrja.** Wyścig na zboczu Zirlerbergu



KRONIKA SPORTOWA

Dwukrotne pobicie światowych rekordów. Światowy rekord szybkości na 1-ym kilometrze ze startem z miejsca, który to rekord stał twardo od roku 1926 został pobity w dn. 26 października r. b. na torze w Linas-Montlhery przez szwajcarskiego kierowcę Rusch'a na samochodzie Maserati, 2 litry 800. Poprzedni rekord należał do nieżyjącego już Parry Thomasá na sam. Thomas special. Wówczas to w dniu 26 maja 1926 r. Thomas przebył kilometr w 25 sek. 74/100, to jest z przeciętną 139 km. 860. Ruesch natomiast przebył kilometr w 25 s. 29/100, t. j. z przeciętną 142 km. 349. Niedługo jednak Ruesch cieszył się swem zwycięstwem. W dniu 31 października anglik John Cobb na 500 konnym sam. Napier-Railton pobił na torze w Brooklands światowy rekord szybkości na przestrzeni 1 mili ze startem z miejsca, który to rekord należał od 1 lipca 1929 r. do Kaye-Don'a na Sunbeam. Kaye-Don przebył 1 milę z przeciętną szybkością 162 km. 195. natomiast Cobb podniósł tę szybkość do 164 km. 318. Kilometr ze startu z miejsca przebył Cobb z szybkością 141 km 844, a więc na tej przestrzeni nie pobił wtedy Ruesch'a. Nie zdobywszy przeto rekordu kilometra ze startu z miejsca w Brooklands, Cobb przybył w początkach listopada do Montlhery, który to tor uchodzi za najlepiej nadający się do dużych szybkości. W dniu 6 listopada Cobb zdołał pobić rekord Ruesch'a o 2 setne sekundy, przebywając kilometr w czasie 25 s. 27/100 to jest z przeciętną 142 km. 461.

Pobicie 6 u rekordów międzynarodowych. Na torze w Linas-Montlhery kierowca francuski Pierre Veyron na samochodzie Bugatti 1500 cm.^{3} pobił w dn. 28 października następujące rekordy międzynarodowe kategorji F.:

500 km. w 2 godz. 55 m. 44 s. 59/100 — przeciętna 175 km. 702.

Trzy godziny — 527 km. 045 — przeciętna 175 km. 702.

500 mil w 4 g. 31 m. 39 s. 83/100 — przeciętna 173 km. 349.

1000 km. w 5 g. 46 m. 30 s. 29/100 — przeciętna 173 km. 158.

Sześć godzin — 1038 km. 217 — przeciętna 173 km. 036.

W dniu 4 listopada Veyron pobił rekord międzynarodowy klasy F. na 200 mil w 1 g. 43 m. 0 s. 77/100 czyli z przeciętną 187 km. 473.

Wreszcie w dn. 11 listopada pobił Veyron następujące rekordy w tejże klasie:

100 mil. w 50 m. 24 s. 91/100 — przeciętna na godz. 191 km. 529.

1 godz. — 191 km. 525.

200 km. w 1 g. 2 m. 43 s. 45/100 — przeciętna — 191 km. 314.

Wyścig na zboczu Gometz-le-Chatel rozegrany został w dn. 22 października przy fatalnej pogodzie, która nie pozwoliła na rozwinięcie większych szybkości. Najlepszy czas dnia osiągnął Ruesch na Maserati, który przebył 1 kilometr trasy ze startu z miejsca w 30 s. 4/5 czyli z przeciętną 116 km. 883.

Mówią, że: w przyszłym sezonie sportowym 1934 r. Chiron będzie startował w barwach Maserati. Również i Guy Moll ma być zaangażowanym do tej „stajni". Nuvolari ma podobno startować w czterech Grand Prix międzynarodowych mian. Francji, Belgji, Italji i Niemiec i w Grand Prix Monaco na rzecz i na wozie Bugatti. W innych zawodach ma on jakoby startować na własny rachunek za wyjątkiem angielskiego Tourist Trophy, w którym dosiadać będzie samochodziku M. G. Stajnia Ferrari zamówiła u Alfa-Romeo 8 jednomiejscówek nowego typu z zastrzeżeniem, że wozy tego typu nie zostaną sprzedane nikomu innemu. Raymond Sommer zamówił podobno nową Maserati typ 1934 r. Delage podobno przyjmie w przyszłym sezonie oficjalny udział w wyścigach jednym wozem wyścigowym, ale który ma być ostatniem słowem techniki. Jednem słowem chodzą różne wieści, za autentyczność ich jednak nie ręczymy. Jest to bowiem teraz martwy sezon sportu, w którym nie mający o czem pisać dziennikarze, zabawiają czytelników snuciem różnych domysłów i powtarzaniem zasłyszanych na torach i po garażach plotek.

Pobicie 6-u rekordów międzynarodowych. W dniu 19 października na torze w Montlhery, który to tor stał się klasycznym dla rekordów, angielski kierowca Denly na wozie M. G. Eystona 750 cm.³ pobił następujące rekordy międzynarodowe w klasie H.:

1 km. w 17 s. 39/100 — przeciętna 206 km. 987.

1 mila w 27 s. 91/100 — przeciętna 206 km. 987.

5 km. w 1 m. 27 s. 63/100 przeciętna 205 km. 409.

5 mil w 2 m. 20 s. 84/100 przeciętna 205 km. 681.

10 km. w 2 m. 55 s. 80/100 przeciętna 204 km. 755.

10 mil w 4 m. 47 s. 2/100 przeciętna 201 km. 854.

13 Rallye do Monte-Carlo odbędzie się w roku przyszłym w końcu stycznia. Zjazd do Monte-Carlo będzie miał miejsce w dniu 24 stycznia. Marszruty w roku przyszłym będą te same co i w roku 1933. Kontrole w punktach kontrolnych w Polsce będą trwały: w Warszawie (Automobilklub Polski) dla marszruty przez Berlin — od dnia 21 stycznia od godz. 19 min. 23 do dn. 22 godz. 0 min. 58, zaś dla marszruty przez Pragę od dn. 21 stycznia godz. 23 min. 46 do 22 godz. 5 min. 16. W Krakowie (Krakowski Klub Automobilowy) w dniu 22 stycznia od godz. 7 min. 13 do godz. 12 min. 43. We Lwowie (Małopolski Klub Automobilowy) w dniu 21 stycznia od godz. 14 min. 22 do godz. 19 min. 52. Szczegółowy regulamin już się ukazał: otrzymać go można w Sekretarjatach Automobilklubu Polski i Klubów Afiljowanych.



Ponowne pobicie szeregu rekordów międzynarodowych. W dniu 20 listopada angielski kierowca A. Denly na samochodzie „M. G." 750 cm.³ pobił znowu na torze w Monthlery szereg rekordów międzynarodowych w klasie H.

I tak:

50 km. w 16 m. 12 s. 62/100 — przeciętna 185 km. 067.

50 mil. w 26 m. 12 s. 53/100 — przeciętna 184 km. 213.

100 km. w 32 m. 50 s. 87/100 — przeciętna 182 km. 660.

100 mil. w 53 m. 58 s. 15/100 — przeciętna 178 km. 918.

1 godzina — 178 km. 386.

Zaznaczyć należy, że 4 ostatnie rekordy należały do Eystona na tymże samochodzie „M. G.", przyczem dwa pierwsze datowały od dn. 14 września r. b. (Brooklands), zaś dwa ostatnie od dn. 25 września r. b. (Monthlery).

Pobicie światowego rekordu. W tymże dniu 20 listopada angielski kierowca G. E. T. Eyston na samochodzie Panhard pobił światowy rekord 100 km. w 27 m. 40 s. 34/100 z przeciętną 216 km. 823. (Poprzedni rekord należał, jak pamiętamy, od 5 maja r. b. do ś. p. St. Czaykowskiego na Bugatti i wynosił 212 km. 237). Jednocześnie Eyston pobił następujące 3 rekordy międzynarodowe (zresztą swoje własne) w klasie od 5 do 8 litrów.

50 km. w 13 m. 56 s. 94/100 — przeciętna 215 km. 069.

50 mil w 22 m. 17 s. 3/100 — przeciętna 216 km. 652.

100 km. w 27 m. 40 s. 34/100 — przeciętna 216 km. 823.

Wyczyn ten miał miejsce, jak zwykle na torze w Monthlery.

SPIS ARTYKUŁÓW ZAMIESZCZONYCH W ROCZNIKU 1933.

PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

Źródła zakupów, hotele, restauracje, garaże

Firma i adres	Rabaty dla Członków A. P. i Klubów Afiljowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący
STOMIL Sp. Akc. Poznań Fabr. Opon i Dętek Samochodowych Poznań, Wodna 14 Oddział w Warszawie, Trębacka 10 Przedstawicielstwo we wszystkich większych miastach Polski.	Specjalne rabaty
Pneumatyki MICHELIN Gen. Reprez. Jacques Hauvette Warszawa; Królewska 10 u wszystkich odsprzedawców.	Specjalne rabaty
MOTOR-STOCK Warszawa, pl. Napoleona 3, tel. 259-24 Świece Champion, karburatory Solex akcesorja samochodowe.	15% od cennika
Żarówki Samochodowe TUNGSRAM Zjednocz. Fabr. Żarówek S. A. Warszawa, Nowowiejska 13 u wszystkich odsprzedawców.	specjalne rabaty
„SCINTILLA" Sp. z o. o. Warszawa, Bagatela 15.	10% od cennika
I. KESTENBAUM Warszawa, Wilcza 29 Reprez. F-my Robert BOSCH.	10% od cennika
Pierwsza Polska Wytwórnia Niekruszącego i Nierozpryskującego się Szkła „TRIPOL" Józef Radelicki Warszawa, Karolkowa 68.	25% od ostatniego cennika
„KAPEKA" Krajowy Przemysł Karoserji S. A. Warszawa, Mireckiego 5.	10-15%
„MAGNET" Warszawa, Hoża 33. Wyroby własne i zagraniczne.	10% od cennika
Wytwórnia Resorów I. SZULC Warszawa, Grzybowska 40. Samochodowe i motocyklowe	10% od cennika
Części samochodowe, akcesorja opony Jeneralna Reprez. „BERSON" I. Berson i Ch. Tenenblum Łódź, Narutowicza 16, tel. 128-30 Warszawa, Szpitalna 12, tel. 269-64.	10% od cennika
KAZIMIERZ TRUKAN Warszawa, Piusa XI Nr. 11, tel. 855-41. Części zamienne, akcesorja samochodowe, materjały instalacyjne. Hurt—detal.	10% — 15% od cennika
Mechaniczne Warsztaty Samochodowo-motocyklowe J. HERMAN Warszawa, Książęca 19, tel. 9-82-85.	10% od cennika
MOTOR-METAL Warszawa, Mokotowska 24 Tłoki, Bolce, Pierścienie, Wentyle.	15% od cennika
Wytw. Szyldów, Reklam i Wyrobów Metalowych P BITSCHAN Warszawa, Kredytowa 16, tel. 606-13	10% rabatu
„AUTOTECHNIKA" Kraków, Bracka 5 Tłoki, Pierścienie, Wentyle „Simdural". Łożyska kulkowe „S. R. O.". Taśma hamulcza oryginalna angielska Ferodo Ltd, Londyn.	10% od cennika

Firma i adres	Rabaty dla Członków A. P. i Klubów Afiljowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący
Fabryka Wyrobów Złotych i Srebrnych W. KRUPSKI i J. MATULEWICZ Warszawa, Leszczyńska 12, tel. 208-77.	10% rabatu
„OLIMPJADA" Wytwórnia artykułów sportowych i gimnastycznych Warszawa, Warecka 5.	10%—15% od cennika
„START" Składnica Sportowa Warszawa Chmielna 26.	5%—10% od cennika
Tow. KOMISPOL S. A. Warszawa, Krak. Przedm. 16 Artykuły sportu i podróży.	5% od cennika
Polska składnica „DOM I SPORT" Warszawa, Jerozolimskie 16	5% rab.
STANISŁAW KRAUZE i S-ka Warszawa, Królewska 1 poleca własnego wyrobu: wszelkie artykuły podróżne, wykwintną galanterję skórzaną. Specjalność: kufry samochodowe.	10% rabatu
BRACIA NEUMAN Zakłady Przemysłowo-Handlowe Wyrobów skórzano-galanteryjnych i podróżnych Warszawa, Bielańska 8.	10% od cennika
B. RUDZKI Warszawa Marszałkowska 146 i 87, Nowy-Świat 32. Składy gramofonów, płyt i instr. muz.	5% za gotówkę
D/H PARYŻ-WASZAWA Warszawa, Foksal 18. I. Dział perfumeryjny: artykuły mydlarskie, toaletowe oliwa, wszystkie artykuły sprowadzane z Francji II. Dział księgarski: Książki francuskie, wszystkie wydawnictwa.	5% — 10% od cennika
HOTEL ANGIELSKI Warszawa	Pokoje 10%, Restauracja — 10%
HOTEL BRISTOL Warszawa	Specjalne ceny Pokoje pojedyncze od 8 zł. do 20 zł. pokoje podwójne od 16 zł. do 30 zł.
HOTEL BRUHL Warszawa	Pokoje 20%.
HOTEL ROYAL Warszawa	Pokoje — 15%, przy większych zjazdach według umowy. Garaże bezpłatne
HOTEL VICTORIA Warszawa	Pokoje — 10%
HOTEL BAZAR Poznań	Pokoje — 10%

Firma i adres	Rabatz dla Członków A. P. i Klubów Afiljowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący.
HOTEL CONTINENTAL Poznań	Pokoje — 10%, specjalne zniżki przy wycieczkach zbiorowych
HOTEL FRANCUSKI Kraków	Pokoje — 10%. Restauracja — 10%
HOTEL SASKI Kraków	Pokoje — 10%
HOTEL BRISTOL Lwów	Pokoje 25%. obiad zł. 1 80
HOTEL NEW-YORK Lwów	Pokoje 25%. obiad zł. 1.80
HOTEL BRISTOL Zakopane	Pokoje — 15%. Restauracja — 15%

Firma i adres	Rabaty dla Członków A. P i Klubów Afiljowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący
GRAND HOTEL Łódź	Pokoje 20%
HOTEL POD BRUNATNYM JELENIEM Cieszyn	Pokoje 25%, zbiorowe wycieczki — 50%
HOTEL FRANCUSKI Gniezno	Pokoje—20%, potrawy 10%, trunki 20%
HOTEL RITZ Białystok	Pokoje — 20%
HOTEL-PENSJONAT-KASYNO Kazimierz nad Wisłą	Pokoje — 10%
HOTEL KRAKOWSKI Piotrków.	Pokoje 15-30%
HOTEL RZYMSKI Radom.	Pokoje 20%

FIBRA

Wulkan. Ameryk. w arkuszach, laskach i rurkach oraz specjalna na TRYBY cichobieżne CELORON

„FIBRA"

WARSZAWA, HIPOTECZNA 5.

Fabryka oddawna wprowadzonych, pierwszorzędnych angielskich opon odda

PRZEDSTAWICIELSTWO

agentom, rozporządzającym większemi środkami finansowemi i posiadającym pozwolenie wwozu.

Zgłoszenia pod: „WPD. 255" kierować do administracji pisma.

WARUNKI PRENUMERATY miesięcznika Auto

Rocznie	zł. 10.—
Półrocznie	„ 5.—
Kwartalnie	„ 2.50

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".

CENY OGŁOSZEŃ

	Cała strona	1/2 st.	1/3 st.	1/4 str.	1/8 str.	1/16 str
Przed tekstem	Zł. 480 —	255.—	174.—	135.—	75.—	39.—
W tekście	„ 540.—	285.—	195.—	150.—	78.—	42.—
Za tekstem	„ 390.—	204.—	140.—	105.—	54.—	27.—

Pierwsza okładka Zł. 750.— Czwarta okładka Zł. 600.—

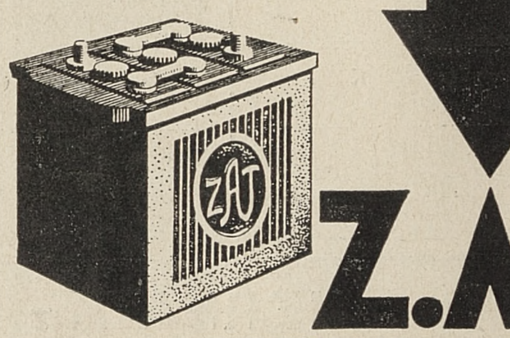
Drugi kolor o 100 złotych drożej.

Druk wielobarwny (trzy kolory) o zł. 250 drożej, i tylko przy ogłoszeniach całostronicowych. Wkładki dostarczone przez klijenta — zł. 200.— i zwrot porta pocztowego.

TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU TUDOR S.A. WARSZAWA

ZŁOTA 35. Tel. 404-94



Z.A.T.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, Śląska 13. t. 13-77 | **Lwów,** Nabielaka 21. t. 52-35

Katowice, Św. Pawła 6. 326-50 | **Poznań,** Działyńskich 8. t. 11-67

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET" — WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TEL. 9-19-31

NA ZIMĘ

KURTKI, PŁASZCZE SKÓRZANE, KOŻUCHY, KOMBINEZONY, KOMINIARKI, RĘKAWICE NA FUTRZE ORAZ BUTY FILCOWE Z WŁASNEJ WYTWÓRNI PO PRZYSTĘPNYCH CENACH DOSTARCZA

VARSOVIENNE Warszawa, Marszałkowska 104 (wprost dworca)

WULKANIZACJA

OPON I DĘTEK SAMOCHODOWYCH

Nakładanie nowych protektorów z gwarancją.

Sprzedaż opon i dętek najtaniej.

FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH I ZAKŁADY WULKANIZACYJNE

W. OSSOWIECKI

Warszawa, Grzybowska 41. Telefon 5.87-57

Normalit

NOWY ELEKTROLIT DO AKUMULATORÓW OŁOWIANYCH

PRZEDŁUŻA TRWAŁOŚĆ PŁYT

POWIĘKSZA WYDAJNOŚĆ I POJEMNOŚĆ AKUMULATORA

UMOŻLIWIA ŁADOWANIE I WYŁADOWANIE PRĄDEM O WIĘKSZEM NATĘŻENIU

WYTWÓRNIA ELEKTROLITU Normalit W POLSCE SP. Z ORG. ODP.

WILNO, UL. WILEŃSKA 31. TELEFON 13-83

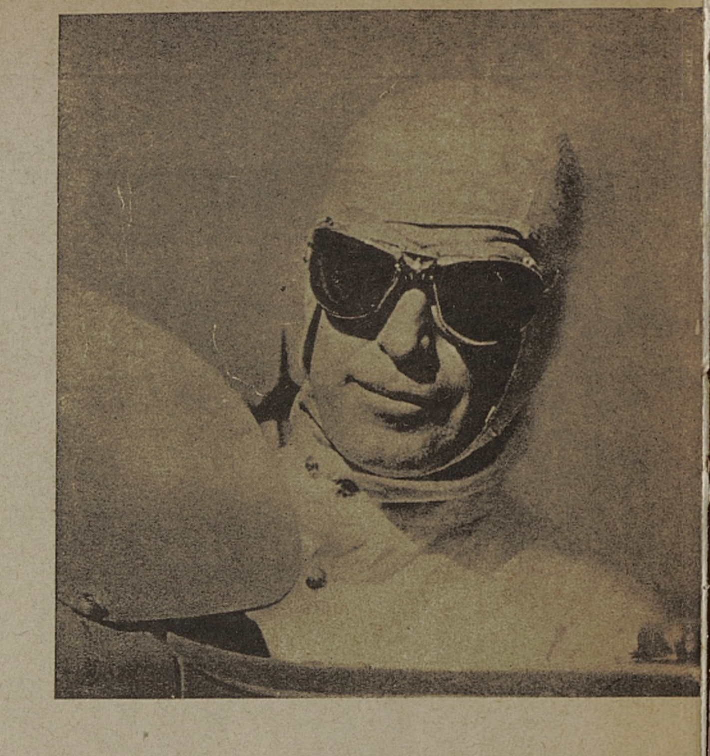
WSZELKIE INFORMACJE NA ŻĄDANIE

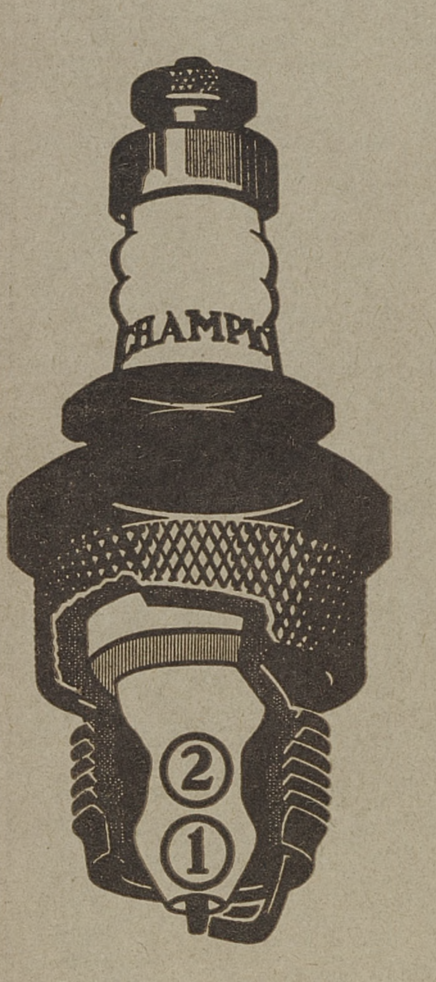
AB JENKINS

ustanowił 66 nowych rekordów szybkości na świecach

„CHAMPION"

14 światowych 14 międzynarodowych i 38 amerykańskich.





1 Zauważ naukowo opracowany kształt główki.

2 Zauważ naukowo opracowany kształt szyjki.

nen nowy model świecy jest wy-Tikiem zastosowania naukowych zasad.

Każdy silnik z tą świecą jest RZECZYWIŚCIE lepszym silnikiem.

Ta ilość rekordów, pobitych w jednym biegu przez jednego kierowcę bez zastępcy, przekracza wszystko co kiedykolwiek osiągnięto w tym zakresie.

Największy wyczyn szybkości i wytrzymałości w świecie samochodowym. Bieg miał miejsce 6 i 7 sierpnia 1933 r. pod kontrolą delegatów A. A. A. nad korytem rzeki Utah jednoosobowym wozem Pierce-Arrow.

Jenkins depeszował:

„Świece CHAMPION wytrzymały doskonale".

Jeżeli chcesz podobnych wyników

używaj świec CHAMPION

4.827 klm. w 25 godzin 36 minut

24 godzn z szybkością przeciętną 189 klm. na godzinę

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I WOLNE M. GDAŃSK

MOTOR-STOCK

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3. TEL. 259-14

Drukarnia Techniczna, Sp. Akc., Warszawa, Czackiego 3/5.